

## KONWENCJA

## o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF),

sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej .

RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 9 maja 1980 r. została sporządzona w Bernie Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną z następującymi zastrzeżeniami:

- „1. Polska Rzeczpospolita Ludowa oświadcza na podstawie artykułu 12 § 3 konwencji, że nie będzie stosować postanowień zawartych w § 1 i 2 tego artykułu. -
2. Polska Rzeczpospolita Ludowa oświadcza, na mocy artykułu 3 § 1 Przepisów ujednoczonych CIV, że nie będzie stosować wszystkich postanowień dotyczących odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych, jeżeli wypadek nastąpi na terytorium PRL, a podróżny jest obywatelem polskim lub ma w PRL miejsce stałego pobytu”.

Rada Państwa oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 18 października 1984 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *H. Jaroszek*

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru).

## KONWENCJA

## o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.

## Umawiające się Strony

— zebrawszy się stosownie do artykułu 69 § 1 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) i artykułu 64 § 1 Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 7 lutego 1970 r. oraz artykułu 27 Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych z dnia 26 lutego 1966 r.,

— przekonane o użyteczności organizacji międzynarodowej,

— uznając konieczność dostosowania postanowień prawa przewozowego do potrzeb gospodarczych i technicznych,

postanowiły, co następuje:

## Tytuł I

## Postanowienia ogólne

## Artykuł 1

## Organizacja międzyrządowa

§ 1. Strony niniejszej konwencji tworzą, jako Państwa członkowskie, Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), zwaną dalej „Organizacją”. Siedzibą Organizacji jest Berno.

§ 2. Organizacja ma osobowość prawną. Ma ona w szczególności zdolność do zawierania umów, nabywania i zbywania ruchomości i nieruchomości, jak również zdolność sądową. Organizacja, członkowie jej personelu, powoływani przez nią eksperci oraz przedstawiciele Państw członkowskich korzystają z przywilejów i immunitetów niezbędnych do sprawowania swoich funkcji, na warunkach określonych w Protokole załączonym do konwencji i stanowiącym jej integralną część.

Stosunki między Organizacją i Państwem, na którego terenie znajduje się jej siedziba, reguluje umowa o siedzibie.

§ 3. Językami roboczymi Organizacji są francuski i niemiecki.

## Artykuł 2

## Cele Organizacji

§ 1. Podstawowym celem Organizacji jest ustalenie jednolitego systemu prawnego, mającego zastosowanie do

przewozu osób, bagażu i towarów w międzynarodowej komunikacji bezpośredniej pomiędzy Państwami członkowskimi po podległych liniach kolejowych, jak również ułatwienie wykonywania i rozwijania tego systemu.

§ 2. System prawny, przewidziany w § 1, może być również stosowany nie tylko do bezpośrednich przewozów międzynarodowych odbywających się po podległych liniach kolejowych, lecz także po drogach lądowych i morskich oraz drogach żeglugi śródlądowej.

## Artykuł 3

## Przepisy ujednolicone CIV i CIM

§ 1. Przewozy w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej podlegają:

- „Przepisom ujednoliconym o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV)”, stanowiącym załącznik A do niniejszej konwencji;
- „Przepisom ujednoliconym o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)”, stanowiącym załącznik B do niniejszej konwencji.

§ 2. Linie określone w artykule 2, na których są wykonywane wyżej wymienione przewozy, są wpisane na dwie listy: listę linii CIV i listę linii CIM.

§ 3. Przedsiębiorstwa eksploatujące linie wymienione w artykule 2 § 2, wpisane na wyżej wymienione listy, mają te same prawa i obowiązki, które wynikają dla kolei z Przepisów ujednoliconych CIV i CIM, z zastrzeżeniem odchyień od tych przepisów, wynikających z warunków eksploatacji właściwych dla poszczególnych rodzajów przewozów i opublikowanych na tych samych warunkach co taryfy. Jednakże przepisy o odpowiedzialności nie mogą być przedmiotem odchyień.

§ 4. Przepisy ujednolicone CIV i CIM oraz aneksy do nich stanowią część integralną niniejszej konwencji.

## Artykuł 4

## Definicja pojęcia „konwencja”

W tekście następującym niżej wyrażenie „konwencja” obejmuje właściwą konwencję, protokół, o którym mowa w artykule 1 § 2 ustęp 2, oraz załączniki A i B wraz z aneksami do nich, o których mowa w artykule 3 § 1 i 4.

## Tytuł II

## Struktura i działalność

## Artykuł 5

## Organy

Działalność Organizacji jest zapewniona przez następujące organy:

- Zgromadzenie Ogólne,
- Komitet Administracyjny,
- Komisję Rewizyjną,
- Komisję Ekspertów do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych,
- Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami (OCTI).

## Artykuł 6

## Zgromadzenie Ogólne

§ 1. Zgromadzenie Ogólne składa się z przedstawicieli Państw członkowskich.

§ 2. Zgromadzenie Ogólne:

- a) ustala swój regulamin wewnętrzny,
- b) wyznacza skład Komitetu Administracyjnego, zgodnie z artykułem 7 § 1,
- c) wydaje wytyczne dotyczące działalności Komitetu Administracyjnego i Urzędu Centralnego,
- d) ustala, na okres pięcioletni, maksymalną kwotę, jaką mogą osiągnąć wydatki roczne Organizacji, lub też wydaje wytyczne dotyczące ograniczania tych wydatków,
- e) stanowi, zgodnie z artykułem 19 § 2, o wnioskach zmierzających do zmiany konwencji,
- f) podejmuje decyzje w sprawie wniosków o przystąpienie do konwencji, przedstawianych mu na mocy artykułu 23 § 2,
- g) stanowi o wszelkich innych sprawach wpisanych do porządku dziennego zgodnie z § 3.

§ 3. Urząd Centralny zwołuje Zgromadzenie Ogólne raz na pięć lat lub na wniosek jednej trzeciej liczby Państw członkowskich, jak również w wypadkach przewidzianych w artykułach 19 § 2 oraz 23 § 2, i przesyła Państwom członkowskim projekt porządku dziennego najpóźniej na trzy miesiące przed otwarciem sesji Zgromadzenia.

§ 4. Zgromadzenie Ogólne osiąga quorum, gdy jest w nim reprezentowana większość Państw członkowskich.

Jedno Państwo członkowskie może być reprezentowane przez inne Państwo członkowskie; jednakże jedno Państwo członkowskie nie może reprezentować więcej niż dwóch innych Państw.

§ 5. Postanowienia Zgromadzenia Ogólnego zapadają większością głosów Państw członkowskich, których przedstawiciele są obecni podczas głosowania.

Jednakże, stosownie do § 2 lit. d) i e), w tym ostatnim wypadku, wówczas, gdy chodzi o wnioski o zmianę właściwej konwencji i protokołu, wymagana jest większość dwóch trzecich uprawnionych do głosowania.

§ 6. W porozumieniu z większością Państw członkowskich Urząd Centralny zaprasza również Państwa nie będące członkami konwencji do udziału w sesjach Zgromadzenia Ogólnego z głosem doradczym. W porozumieniu z większością Państw członkowskich Urząd Centralny zaprasza do udziału, z głosem doradczym, w sesjach Zgromadzenia Ogólnego organizacje międzynarodowe właściwe w sprawach transportu lub zajmujące się problemami wpisanymi do porządku dziennego posiedzenia.

§ 7. Przed sesjami Zgromadzenia Ogólnego i w myśl wytycznych Komitetu Administracyjnego zwołuje się Komisję Rewizyjną w celu wstępnego zbadania wniosków, o których mowa w artykule 19 § 2.

## Artykuł 7

## Komitet Administracyjny

§ 1. Komitet Administracyjny składa się z przedstawicieli jedenastu Państw członkowskich.

Konfederacja Szwajcarska ma stałe miejsce i przewodniczy Komitetowi. Inne państwa są mianowane na okres pięciu lat. Skład Komitetu ustala się na kolejny okres pięcioletni, uwzględniając zwłaszcza sprawiedliwy podział geograficzny. Żadne z Państw członkowskich nie może wchodzić w skład Komitetu dłużej niż w ciągu dwóch kolejnych okresów pięcioletnich. W razie powstania wakatów Komitet wyznacza inne Państwo członkowskie na resztę danego okresu.

Każde Państwo członkowskie wchodzące w skład Komitetu wyznacza jednego delegata; może ono również wyznaczyć jednego zastępcę delegata.

§ 2. Komitet:

- a) ustala swój regulamin wewnętrzny,
- b) zawiera umowę o siedzibę,
- c) ustala regulamin dotyczący organizacji, działalności i statutu personelu Urzędu Centralnego,
- d) uwzględniając przydatność kandydatów i sprawiedliwość podziału geograficznego, mianuje dyrektora generalnego, zastępcę dyrektora generalnego, radców i zastępców radców Urzędu Centralnego; Urząd we właściwym czasie powiadamia Państwa członkowskie o każdym wakacie powstałym na tych stanowiskach; Rząd Szwajcarski zgłasza kandydatury na stanowiska dyrektora generalnego i zastępcy dyrektora generalnego,
- e) sprawuje nadzór nad działalnością Urzędu Centralnego zarówno w dziedzinie administracyjnej, jak i finansowej,
- f) czuwa nad prawidłowym stosowaniem przez Urząd Centralny niniejszej konwencji oraz decyzji podejmowanych przez pozostałe organy Organizacji; w razie potrzeby zaleca podjęcie odpowiednich kroków w celu ułatwienia stosowania konwencji i wspomnianych wyżej decyzji,
- g) wypowiada się z podaniem uzasadnienia o zagadnieniach mogących dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, zgłaszanych bądź przez jedno z Państw członkowskich, bądź przez dyrektora generalnego Urzędu Centralnego,
- h) zatwierdza roczny plan pracy Urzędu Centralnego,
- i) zatwierdza roczny budżet Organizacji, sprawozdanie z działalności i roczny rozrachunek kosztów,
- j) przekazuje do wiadomości Państwom członkowskim sprawozdanie z działalności, roczny rozrachunek kosztów, jak również własne postanowienia i zalecenia,

k) opracowuje sprawozdanie ze swej działalności i propozycje dotyczące swego składu w nowej kadencji oraz przekazuje je do wiadomości Państwu członkowskim najpóźniej dwa miesiące przed sesją Zgromadzenia Ogólnego, które ma ustalić skład Komitetu.

§ 3. Jeśli nie będzie postanowione inaczej, Komitet obraduje w siedzibie Organizacji.

Komitet zbiera się dwa razy w roku, a poza tym zbiera się bądź na mocy decyzji Przewodniczącego, bądź też gdy wniosek o zwołanie narady Komitetu wpłynie od czterech członków Komitetu. Protokoły posiedzeń Komitetu są rozsyłane do wszystkich Państw członkowskich.

## Artykuł 8

### Komisje

§ 1. Komisja Rewizyjna, jak również Komisja Ekspertów do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych, zwana dalej „komisją ekspertów”, składają się z przedstawicieli Państw członkowskich.

Dyrektor generalny Urzędu Centralnego lub jego przedstawiciel uczestniczy w posiedzeniach komisji z głosem doradczym.

§ 2. Komisja Rewizyjna:

- a) rozstrzyga, zgodnie z art. 19 § 3, o wnioskach i propozycjach zmierzających do zmiany konwencji,
- b) rozpatruje, zgodnie z art. 6 § 7, propozycje zgłaszane do Zgromadzenia Ogólnego.

Komisja ekspertów rozstrzyga, zgodnie z art. 19 § 4, o wnioskach zmierzających do zmiany konwencji.

§ 3. Urząd Centralny zwołuje posiedzenia komisji bądź z własnej inicjatywy, bądź na wniosek pięciu Państw członkowskich, jak również w wypadku przewidzianym w art. 6 § 7, oraz przesyła projekt porządku dziennego Państwu członkowskim w terminie co najmniej dwóch miesięcy przed otwarciem posiedzenia.

§ 4. Komisja Rewizyjna osiąga quorum, gdy są obecni przedstawiciele większości Państw członkowskich; Komisja ekspertów osiąga quorum, jeżeli jedna trzecia Państw jest reprezentowana.

Państwo członkowskie może być reprezentowane przez drugie Państwo członkowskie, jednakże jedno Państwo nie może reprezentować więcej niż dwóch innych Państw.

§ 5. Każde z Państw członkowskich reprezentowanych w komisjach ma prawo do jednego głosu; głosowanie odbywa się przez podniesienie rąk lub, na wniosek, przez wywoływanie nazwisk. Zgłoszona propozycja zostaje przyjęta, jeżeli liczba głosów „za” wynosi:

- a) co najmniej jedną trzecią liczby Państw członkowskich reprezentowanych w chwili głosowania,
- b) więcej niż liczba głosów „przeciw”.

§ 6. W porozumieniu z większością Państw członkowskich Urząd Centralny zaprasza do udziału z głosem doradczym w posiedzeniach komisji państwa nieczłonkowskie oraz organizacje międzynarodowe, właściwe w sprawach transportu lub zajmujące się zagadnieniami wpisanymi do porządku dziennego. Na tych samych warunkach mogą być zapraszani niezależni eksperci na posiedzenia komisji ekspertów.

§ 7. Na każde posiedzenie komisje wybierają przewodniczącego i jednego lub dwóch zastępców przewodniczącego.

§ 8. Obrady odbywają się w językach roboczych Organizacji. Wypowiedzi wygłaszane podczas posiedzeń w jednym z języków roboczych są tłumaczone na drugi język roboczy w streszczeniu najistotniejszych elementów. Wnioski i podjęte decyzje są tłumaczone w całości.

§ 9. Protokoły są streszczeniem obrad. Wnioski i decyzje są odtwarzane w pełnym brzmieniu. Jeśli chodzi o podejmowane decyzje, za rozstrzygający uważa się tekst francuski. Protokoły są przesyłane do Państw członkowskich.

§ 10. Komisje mogą wyznaczać grupy robocze, którym powierza się opracowywanie określonych zagadnień.

§ 11. Komisje mogą nadać sobie regulamin wewnętrzny.

## Artykuł 9

### Urząd Centralny

§ 1. Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami zapewnia prowadzenie Sekretariatu Organizacji.

§ 2. W szczególności Urząd Centralny:

- a) wykonuje zadania powierzone mu przez pozostałe organy Organizacji,
- b) przygotowuje wstępnie propozycje i wnioski dotyczące zmiany konwencji, korzystając w razie potrzeby z pomocy ekspertów,
- c) zwołuje posiedzenia komisji,
- d) przekazuje we właściwym czasie Państwu członkowskim dokumenty niezbędne na posiedzenia poszczególnych organów,
- e) prowadzi na bieżąco i publikuje listy linii, o których mowa w art. 3 § 2,
- f) otrzymuje komunikaty i informacje od Państw członkowskich i przedsiębiorstw transportowych oraz, w razie potrzeby, podaje je do wiadomości innym Państwu członkowskim i przedsiębiorstwom transportowym,
- g) prowadzi na bieżąco i publikuje kartotekę orzeczeń prawnych,
- h) wydaje okresowy biuletyn,
- i) reprezentuje Organizację wobec innych organizacji międzynarodowych, właściwych w sprawach związanych z celami Organizacji,
- j) opracowuje projekt rocznego budżetu Organizacji i przedstawia go do zatwierdzenia Komitetowi Administracyjnemu,
- k) prowadzi gospodarkę finansową Organizacji w ramach zatwierdzonego budżetu,
- l) na wniosek Państwa członkowskiego lub przedsiębiorstwa przewozowego podejmuje się — w ramach świadczenia dobrych usług — rozstrzygać sprawy sporne wynikłe pomiędzy tymi Państwami lub przedsiębiorstwami w związku z interpretacją lub ze stosowaniem konwencji,
- m) na wniosek zainteresowanych stron — Państw członkowskich, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników — wydaje opinie w sprawach spornych pomiędzy wyżej wymienionymi, powstałych w zakresie interpretacji lub stosowania konwencji,

- n) współpracuje w regulowaniu spraw spornych w drodze arbitrażu, zgodnie z tytułem III konwencji,
- o) ułatwia stosunki finansowe pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi, wynikające z potrzeb komunikacji międzynarodowej, jak również ściąganie należnych należności.

§ 3. Okresowy biuletyn zawiera informacje konieczne do stosowania konwencji, jak również opracowania, opinie, orzeczenia i informacje ważne dla interpretacji, stosowania i rozwoju kolejowego prawa przewozowego; biuletyn jest wydawany w językach roboczych Organizacji.

#### Artykuł 10

##### Listy linii

§ 1. Państwa członkowskie przekazują do Urzędu Centralnego oświadczenia dotyczące wpisania linii kolejowych na listy przewidziane w art. 3 § 2 lub skreślenia ich z tych list. Linie, o których mowa w art. 2 § 2, stanowiące połączenia pomiędzy Państwami członkowskimi wpisuje się na listę dopiero po uzyskaniu zgody właściwych Państw; do skreślenia takiej linii z listy wystarcza powiadomienie o tym przez jedno z tych Państw.

Urząd Centralny powiadamia wszystkie Państwa członkowskie o wpisaniu danej linii na listę lub skreśleniu jej z listy.

§ 2. Dana linia zostaje objęta konwencją z chwilą upływu jednego miesiąca, licząc od daty powiadomienia o jej wpisaniu na listę.

§ 3. Linia nie podlega konwencji po upływie jednego miesiąca, licząc od daty powiadomienia o jej skreśleniu, z wyjątkiem wypadków, gdy są na niej rozpoczęte przewozy, które muszą być całkowicie wykonane.

#### Artykuł 11

##### Finanse

§ 1. Kwota wydatków Organizacji jest ustalana na każdy rok finansowy przez Komitet Administracyjny, na wniosek Urzędu Centralnego. Wydatki Organizacji są ponoszone przez Państwa członkowskie proporcjonalnie do długości ich linii wpisanych na listy. Jednakże linie żeglugi morskiej oraz śródlądowej liczą się tylko w połowie ich długości; w odniesieniu do, innych linii eksploatowanych w warunkach szczególnych wysokość składki może być zmniejszona co najwyżej o połowę na mocy porozumienia pomiędzy Rządem zainteresowanego Państwa a Urzędem Centralnym, pod warunkiem uzyskania akceptacji Komitetu Administracyjnego.

§ 2. Przesyłając do Państw członkowskich sprawozdanie z działalności oraz zestawienie rachunków rocznych, Urząd Centralny wzywa te Państwa do zapłacenia udziału w kosztach za ubiegły rok finansowy w możliwie najkrótszym czasie, a najpóźniej do dnia 31 grudnia roku, w którym przesłano sprawozdanie. Po upływie tej daty do należnych kwot dolicza się odsetki w wysokości pięciu procent rocznie.

Jeżeli dane Państwo członkowskie nie wypłaci należnego od niego udziału po upływie dwóch lat od wyżej wymienionej daty, to jego prawo głosu ulega zawieszeniu aż do chwili wywiązania się przez nie z zobowiązań płatniczych.

Po upływie dodatkowego dwuletniego terminu Zgromadzenie Ogólne rozważa, czy postawę danego Państwa należy uznać za milczące wyrażenie woli wypowiedzenia konwencji, a jeśli tak, to Zgromadzenie Ogólne ustala wówczas datę wejścia w życie wypowiedzenia.

§ 3. Przypadające składki są w dalszym ciągu należne w razie wypowiedzenia konwencji, o którym mowa w § 2 i art. 25, jak również w razie zawieszenia prawa głosu.

§ 4. Nie wpłacone kwoty powinny być w miarę możliwości pokryte z kredytów Organizacji; można je rozłożyć na cztery lata finansowe. Wszelkie pozostałości niedoborów wpisuje się na specjalne konto z obciążeniem pozostałych Państw członkowskich, w zależności od tego, czy były one członkami konwencji w okresie niewywiązania się z płatności; obciążenie tych Państw jest proporcjonalne do długości ich linii wpisanych na listy w dniu otwarcia wyżej wymienionego konta specjalnego.

§ 5. Państwo wypowiadające konwencję może zostać ponownie Państwem członkowskim przez przystąpienie do konwencji pod warunkiem spłaty kwot stanowiących jego zadłużenie.

§ 6. Organizacja pobiera opłatę na pokrycie kosztów szczególnych, wynikających z działań wymienionych w art. 9 § 2 lit. l)—n); w przypadkach przewidzianych w art. 9 § 2 lit. l) i m) wysokość tej opłaty ustala Komitet Administracyjny na wniosek Urzędu Centralnego; w przypadku przewidzianym w art. 9 § 2 lit. n) ma zastosowanie art. 15 § 2.

§ 7. Zgodność ksiąg i dokumentów finansowych jest sprawdzana przez Rząd Szwajcarski, który składa sprawozdanie Komitetowi Administracyjnemu.

#### Tytuł III

##### Arbitraż.

#### Artykuł 12

##### Kompetencje

§ 1. Sprawy sporne pomiędzy Państwami członkowskimi, wynikłe z interpretacji lub ze stosowania konwencji, jak również sprawy sporne pomiędzy Państwami członkowskimi a Organizacją, wynikłe z interpretacji lub ze stosowania Protokołu o przywilejach i immunitetach, mogą być na żądanie jednej ze Stron wniesione przed trybunał arbitrażowy. Strony ustalają dowolnie skład trybunału arbitrażowego i procedurę.

§ 2. Sprawy sporne:

- pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi,
- pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi a użytkownikami,
- pomiędzy użytkownikami,

wynikłe z zastosowania Przepisów ujednoczonych CIV i Przepisów ujednoczonych CIM, jeśli nie zostały uregulowane polubownie lub przedstawione do rozstrzygnięcia sądom powszechnym, mogą być na mocy porozumienia zainteresowanych Stron wniesione przed trybunał arbitrażowy. Odnosnie do składu trybunału arbitrażowego i procedury arbitrażowej mają zastosowanie art. 13—16.

§ 3. Każde Państwo może, w momencie podpisania konwencji lub złożenia dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji, zastrzec sobie prawo do niestosowania w całości lub w części postanowień § 1 i § 2.

§ 4. Każde Państwo, które dokonało zastrzeżenia na mocy § 3, może w każdej chwili zrezygnować z niego, informując o tym Rząd będący depozytariuszem. Rezygnacja z zastrzeżenia nabiera skuteczności po upływie jednego miesiąca począwszy od dnia, w którym Rząd będący depozytariuszem powiadomi o tym pozostałe Państwa.

#### Artykuł 13

##### Umowa kompromisowa. Sekretariat.

Strony sporu zawierają umowę kompromisową, wyszczególniając:

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

Umowa kompromisowa powinna być podana do wiadomości Urzędowi Centralnemu pełniącemu funkcję sekretariatu.

#### Artykuł 14

##### Arbitrzy

§ 1. Urząd Centralny sporządza i prowadzi na bieżąco wykaz arbitrów. Każde Państwo członkowskie może wpisać na tę listę dwóch swoich obywateli będących specjalistami w zakresie międzynarodowego prawa przewozowego.

§ 2. Trybunał arbitrażowy składa się z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, w zależności od zawartej umowy kompromisowej. Arbitrów wybiera się spośród osób figurujących na liście, o której mowa w § 1. Jednakże gdy umowa kompromisowa przewiduje pięciu arbitrów, każda ze Stron może wybrać jednego arbitra spoza listy.

Jeżeli umowa kompromisowa przewiduje jednego arbitra, to wybiera się go za obustronnym porozumieniem Stron.

Jeśli umowa kompromisowa przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, to każda ze Stron wybiera odpowiednio jednego lub dwóch arbitrów, którzy za wspólnym porozumieniem wyznaczają trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy trybunałowi arbitrażowemu. W razie niemożności osiągnięcia przez Strony zgody co do wyznaczenia jednego arbitra lub zgody pomiędzy wybranymi arbitrami w sprawie wyboru trzeciego lub piątego arbitra, wyznacza ich dyrektor generalny Urzędu Centralnego.

§ 3. Jedyny arbiter bądź trzeci lub piąty arbiter powinni być innej narodowości i mieć inne obywatelstwo niż Strony sporu, chyba że obie Strony mają to samo obywatelstwo. Udział w sprawie spornej jakiegokolwiek Strony trzeciej pozostaje bez wpływu na skład trybunału arbitrażowego.

#### Artykuł 15

##### Procedura. Koszty.

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

- a) trybunał arbitrażowy prowadzi dochodzenie i orzeka we wniesionych sprawach na podstawie danych dostarczonych przez Strony, nie będąc związany w momencie wydania orzeczenia wykładnią tych Stron,
- b) trybunał arbitrażowy nie może przyznać niczego więcej ani też niczego innego niż to, czego żądano we wnioskach powoda, ani też mniej, niż pozwany uznał za należne,
- c) trybunał arbitrażowy redaguje należycie uzasadnione orzeczenie i powiadamia o nim Strony za pośrednictwem Urzędu Centralnego,
- d) orzeczenie arbitrażowe jest ostateczne, jeśli prawo obowiązujące w kraju, w którym zasiada trybunał, nie postanawia inaczej lub jeśli Strony nie zawarły porozumienia o treści przeciwnej orzeczeniu trybunału.

§ 2. Wysokość honorariów arbitrów ustala dyrektor generalny Urzędu Centralnego.

Orzeczenie arbitrażowe ustala wysokość kosztów sądowych i rozstrzyga o ich podziale pomiędzy Strony, jak również o podziale kwoty honorariów arbitrów pomiędzy Strony.

#### Artykuł 16

##### Przedawnienie. Wykonalność

§ 1. Wszczęcie postępowania arbitrażowego ma, jeśli chodzi o przerwanie biegu przedawnienia, taki sam skutek, jak skutek przewidziany przez prawo materialne mające zastosowanie do wszczęcia postępowania przed sądem powszechnym.

§ 2. Orzeczenie trybunału arbitrażowego wobec przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników nabiera mocy wykonawczej w każdym z Państw członkowskich po dokonaniu formalności przepisanych w Państwie, w którym ma nastąpić wykonanie orzeczenia. Rewizja przedmiotu sporu jest niedopuszczalna.

#### Tytuł IV

##### Postanowienia różne

#### Artykuł 17

##### Pokrywanie nie zapłaconych wierzytelności pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi

§ 1. Roszczenia z tytułu nie zapłaconych należności za przewozy, do których mają zastosowanie Przepisy ujednolicone, mogą być przekazane przez przedsiębiorstwo przewozowe będące wierzycielem do Urzędu Centralnego, w celu ułatwienia ściągnięcia tych należności. W tym celu wierzyciel wzywa przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem do uregulowania należnej kwoty lub do uzasadnienia odmowy jej wypłaty.

§ 2. Jeżeli Urząd Centralny uzna motywy odmowy za dostatecznie uzasadnione, to proponuje Stronom zwrócić się bądź do właściwego sądu, bądź też do trybunału arbitrażowego, zgodnie z art. 12 § 2.

§ 3. W razie gdy Urząd Centralny uzna, że należna jest rzeczywiście całość lub część danej kwoty, może on po ewentualnym zasięgnięciu opinii eksperta wydać orzeczenie, że przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem jest zobowiązane do wpłacenia Urzędowi Centralnemu całości lub części należnej kwoty. Kwota wpłacona w ten sposób pozostaje zdeponowana aż do chwili podjęcia ostatecznej decyzji przez właściwy sąd lub przez trybunał arbitrażowy.

§ 4. Jeżeli przedsiębiorstwo nie wypłaci kwoty ustalonej przez Urząd Centralny w ciągu piętnastu dni, to Urząd kieruje do niego następne wezwanie z zaznaczeniem skutków odmowy.

§ 5. Jeżeli to ponowne wezwanie pozostaje bezskuteczne w ciągu dwóch miesięcy, to Urząd Centralny kieruje do Państwa członkowskiego, któremu podlega to przedsiębiorstwo, uzasadnioną prośbę o podjęcie odpowiednich kroków, a zwłaszcza o zbadanie, czy Urząd ma pozostawić na liście linii należące do wyżej wymienionego przedsiębiorstwa.

§ 6. Jeżeli dane Państwo członkowskie oświadczy, że pomimo niezapłacenia należności utrzymuje w dalszym ciągu linie danego przedsiębiorstwa na liście linii, lub jeżeli pozostawi zawiadomienie Urzędowi Centralnemu bez odpowiedzi w ciągu sześciu tygodni, to zostaje uznane — bez potrzeby uzasadnienia prawnego — za gwaranta uregulowania wszelkich należności wynikających z przewozów podlegających Przepisom ujednoczonym.

## Artykuł 18

### Orzeczenia. Zajęcia. Kaucje

§ 1. Z chwilą gdy orzeczenia wydane przez właściwy sąd na podstawie postanowień niniejszej konwencji w obecności stron lub zaoznanie staną się prawomocne na mocy ustawy zastosowanej przez sąd, to powinny być wykonane w każdym z pozostałych Państw członkowskich po dopełnieniu formalności przepisanych w Państwie, w którym ma nastąpić wykonanie orzeczenia. Rewizja przedmiotu sporu jest niedopuszczalna.

Postanowienie to nie dotyczy orzeczeń o wykonalności tylko tymczasowej, jak również orzeczeń, które wskutek oddalenia powództwa zasądają od powoda odszkodowanie poza kosztami procesu.

Ustęp pierwszy stosuje się również do ugód sądowych.

§ 2. Wierzytelności powstałe z tytułu przewozu podlegającego Przepisom ujednoczonym na korzyść przedsiębiorstwa przewozowego ze strony innego przedsiębiorstwa przewozowego, nie przynależnego do tego samego Państwa członkowskiego, podlegają zajęciu wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe Państwa członkowskiego, do którego przynależy przedsiębiorstwo będące właścicielem zajętych wierzytelności.

§ 3. Tabor kolejowy, jak również jakiegokolwiek obiekty i przedmioty służące do transportu i stanowiące własność kolei, jak kontenery, sprzęt ładunkowy i opony, mogą podlegać zajęciu na terytorium innym niż terytorium

Państwa członkowskiego, do którego należy kolej będąca ich właścicielem, wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe tego Państwa.

Wagony będące własnością prywatną oraz wszelkie znajdujące się w nich przedmioty służące do wykonywania przewozu, a należące do właściciela wagonu, mogą podlegać zajęciu na terytorium innym niż obszar Państwa, w którym ma siedzibę właściciel, wyłącznie na podstawie wyroku wydanego przez władze sądowe tego Państwa.

§ 4. Kaucji wypłacanej w celu zabezpieczenia płatności nie wolno żądać w przypadku powództwa sądowego wszczętego na mocy konwencji.

## Tytuł V

### Zmiana konwencji.

#### Artykuł 19

#### Kompetencje

§ 1. Państwa członkowskie przesyłają propozycje w sprawie zmiany konwencji do Urzędu Centralnego, który niezwłocznie podaje je do wiadomości wszystkich Państw członkowskich.

§ 2. O propozycjach zmian, dotyczących postanowień konwencji nie wymienionych w § 3 i 4, decyduje Zgromadzenie Ogólne.

Wpisanie danej propozycji zmiany do porządku dziennego sesji Zgromadzenia Ogólnego wymaga uzyskania zgody jednej trzeciej Państw członkowskich.

Z chwilą przedstawienia mu propozycji zmiany Zgromadzenie Ogólne może zdecydować większością głosów przewidzianą w art. 6 § 5, że propozycja ta pozostaje w ścisłym związku z jednym lub kilkoma postanowieniami, do których zmiany jest uprawniona Komisja Rewizyjna na mocy § 3. W takim wypadku Zgromadzeniu Ogólnemu przysługuje również prawo podjęcia decyzji o zmianie tego przepisu lub przepisów.

§ 3. Z zastrzeżeniem decyzji Zgromadzenia Ogólnego, w myśl § 2 ustęp 3, Komisja Rewizyjna rozstrzyga o propozycjach zmian dotyczących przepisów wymienionych niżej:

#### a) Przepisów ujednoczonych CIV:

- artykułu 1 § 3, artykułu 4 § 2, artykułów 5 (bez § 2), 6, 9—14, 15 (bez § 6), 16—21, 22 § 3, artykułów 23—25, 37, 43 (bez § 2 i 4), 48, 49, 56—58 i 61,
- kwot wyrażonych w jednostkach obrachunkowych w art. 30, 31, 38, 40 i 41, jeśli proponowana zmiana ma na celu podwyższenie tych kwot.

#### b) Przepisów ujednoczonych CIM:

- artykułu 1 § 2, artykułu 3 § 2—5, artykułów 4, 5, 6 (bez § 3), 7, 8, 11—13, 14 (bez § 7), 15—17, 19 (bez § 4), 20 (bez § 3), 21—24, 25 (bez § 3), 26 (bez § 2), 27, 28 § 3 i 6, artykułów 29, 30 (bez § 3), 31, 32 (bez § 3), 33 (bez § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (bez § 3), 48 (jeżeli chodzi wyłącznie o dostosowanie do międzynarodowego prawa przewozów morskich), 52, 53, 59—61, 64, 65;
- kwoty wyrażonej w jednostkach obrachunkowych w art. 40, jeżeli proponowana zmiana ma na celu podwyższenie tej kwoty,

- Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych (RIP), Aneksu II,
- Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami kontenerów (RiCo), Aneksu III,
- Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami przesyłek ekspresowych (RIEx), Aneksu IV.

§ 4. Odnosnie do propozycji zmian dotyczących postanowień Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), Aneksu I do Przepisów ujednoczonych CIM, decyduje Komisja Ekspertów.

#### Artykuł 20

#### Postanowienia Zgromadzenia Ogólnego

§ 1. Zmiany przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne są wniesione do protokołu podpisanego przez przedstawicieli Państw członkowskich. Protokół ten podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu; dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia lub zatwierdzenia powinny być możliwie niezwłocznie złożone Rządowi będącemu depozytariuszem tych dokumentów.

§ 2. Po ratyfikowaniu, przyjęciu lub zatwierdzeniu protokołu przez więcej niż dwie trzecie Państw członkowskich postanowienia wchodzi w życie po upływie terminu ustalonego przez Zgromadzenie Ogólne.

§ 3. Stosowanie Przepisów ujednoczonych CIV i CIM w komunikacji z i między Państwami członkowskimi, które na miesiąc przed przewidywanym terminem wejścia w życie postanowień nie złożyły swego dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia lub zatwierdzenia, zostaje z chwilą wejścia w życie tych postanowień zawieszona. Urząd Centralny zawiadamia Państwa członkowskie o tym zawieszeniu, które wygasa po upływie jednego miesiąca, licząc od daty powiadomienia przez Urząd Centralny o ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu powyższych postanowień przez właściwe Państwa.

Wspomniane wyżej zawieszenie nie dotyczy Państw członkowskich, które powiadomiły Urząd Centralny o tym, że stosują zmiany postanowione przez Zgromadzenie Ogólne, pomimo niezłożenia dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia lub zatwierdzenia.

#### Artykuł 21

#### Postanowienia komisji

§ 1. Urząd Centralny powiadamia Państwa członkowskie o zmianach przyjętych przez komisję.

§ 2. Dla wszystkich Państw członkowskich zmiany te wchodzi w życie pierwszego dnia dwunastego miesiąca, licząc od miesiąca, w którym Urząd Centralny powiadomił o nich Państwa członkowskie, jeśli jedna trzecia Państw członkowskich nie zgłosi sprzeciwu w ciągu 4 miesięcy, licząc od daty powiadomienia.

Jednakże gdy Państwo członkowskie zgłosi sprzeciw wobec decyzji Komisji Rewizyjnej w terminie czterech miesięcy oraz wypowiedzie konwencję najpóźniej na dwa miesiące przed przewidzianą datą wejścia w życie tego postanowienia, to postanowienie to wchodzi w życie dopiero z chwilą, gdy uprawomocni się wypowiedzenie konwencji ze strony wyżej wymienionego państwa.

#### Tytuł VI

#### Postanowienia końcowe

#### Artykuł 22

#### Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie konwencji

§ 1. Do dnia 31 grudnia 1980 r. konwencja pozostaje otwarta w Bernie do podpisania przez Państwa zaproszone do udziału w ósmej zwyczajnej konferencji rewizyjnej CIM i CIV.

§ 2. Konwencja podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu; dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia lub zatwierdzenia składa się Rządowi Szwajcarskiemu, będącemu depozytariuszem.

#### Artykuł 23

#### Przystąpienie do konwencji

§ 1. Państwa zaproszone na ósmą zwyczajną konferencję rewizyjną Konwencji CIM i CIV, które nie podpisały niniejszej konwencji w terminie przewidzianym w art. 22 § 1, mogą powiadomić o swym przystąpieniu do konwencji przed jej wejściem w życie. Dokument o przystąpieniu składa się Rządowi będącemu depozytariuszem.

§ 2. Każde Państwo pragnące przystąpić do Konwencji już po jej wejściu w życie kieruje do Rządu będącego depozytariuszem prośbę oraz notę informującą o sytuacji swych przedsiębiorstw transportu kolejowego w zakresie przewozów międzynarodowych. Rząd będący depozytariuszem przekazuje je do wiadomości Państw członkowskich oraz Urzędowi Centralnego. Prośba zostaje prawomocnie przyjęta po upływie sześciu miesięcy od chwili przekazania zawiadomienia, jeżeli pięć Państw członkowskich nie zgłosi sprzeciwu do Rządu będącego depozytariuszem. Rząd będący depozytariuszem zawiadamia o tym Państwo ubiegające się o przystąpienie, jak również Państwa członkowskie i Urząd Centralny. Nowo przyjęte Państwo członkowskie podporządkowuje się bezwzględnie postanowieniom art. 10. W razie zgłoszenia sprzeciwu, Rząd będący depozytariuszem przedstawia wnioski o przystąpienie do konwencji do decyzji Zgromadzenia Ogólnego. Po złożeniu dokumentu przystąpienia przystąpienie do konwencji staje się prawomocne z pierwszym dniem drugiego miesiąca, licząc od miesiąca, w ciągu którego Urząd Centralny przekazał do wiadomości Państwom członkowskim listę linii nowego Państwa członkowskiego.

§ 3. Przystąpienie do konwencji może dotyczyć wyłącznie konwencji i obowiązujących zmian.

#### Artykuł 24

#### Wejście w życie konwencji

§ 1. Z chwilą złożenia dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji przez piętnaście Państw Rząd będący depozytariuszem porozumiewa się z zainteresowanymi Rządami w celu uzgodnienia wejścia w życie konwencji.



§ 2. Wejście w życie konwencji oznacza uchylene konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 7 lutego 1970 r., jak również Konwencji dodatkowej do Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych z dnia 26 lutego 1966 r.

#### Artykuł 25

##### Wypowiedzenie konwencji

Każde Państwo członkowskie pragnące wypowiedzieć konwencję zawiadamia o tym Rząd będący depozytariuszem. Wypowiedzenie wchodzi w życie z dniem 31 grudnia następnego roku.

#### Artykuł 26

##### Zadania Rządu będącego depozytariuszem

Rząd będący depozytariuszem zawiadamia Państwa zaproszone na ósmą zwyczajną konferencję rewizyjną Konwencji CIM i CIV, pozostałe Państwa, które przystąpiły do konwencji, oraz Urząd Centralny:

- a) o podpisaniu konwencji, o złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz zgłoszeniach wypowiedzenia,

- b) o dacie wejścia w życie konwencji zgodnie z art. 24,
- c) o złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia lub zatwierdzenia protokołów, o których mowa w art. 20.

#### Artykuł 27

##### Zastrzeżenia do konwencji

Zastrzeżenia do konwencji dopuszcza się tylko wówczas, gdy są one przez nią przewidziane.

#### Artykuł 28

##### Teksty konwencji

Konwencję zawarto i podpisano w języku francuskim. Do tekstu francuskiego załączono oficjalne tłumaczenie na język niemiecki, angielski, arabski, włoski i holenderski. Rozstrzygający jest wyłącznie tekst francuski.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie upoważnieni przez swe Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Bernie dnia dziewiątego maja tysiąc dziewięćset osiemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu oryginalnym w języku francuskim, który zostaje zdeponowany w Archiwum Konfederacji Szwajcarskiej. Jedna uwierzytelniona kopia będzie doręczona każdemu z Państw członkowskich.

## PROTOKÓŁ

### o przywilejach i immunitetach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF)

#### Artykuł 1

§ 1. W ramach swej urzędowej działalności Organizacja korzysta z immunitetu sądowego i egzekucyjnego, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) jeśli Organizacja wyraźnie zrzeknie się takiego immunitetu w określonym przypadku szczególnym,
- b) w razie wszczęcia postępowania cywilnego o odszkodowanie, wytoczonego przez osobę trzecią, dotyczącego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność Organizacji lub kursujący na jej rachunek bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wyżej wspomnianego środka transportu,
- c) w przypadku powództwa wzajemnego bezpośrednio związanego z postępowaniem wszczętym na skutek powództwa głównego wniesionego przez Organizację,
- d) w razie zajęcia, nakazanego na mocy wyroku sądowego, wynagrodzeń, płac i innych płatności należnych ze strony Organizacji członkowi jej personelu.

§ 2. Majątek i dobra, stanowiące własność Organizacji, gdziekolwiek by się one znajdowały, korzystają z immunitetu wobec wszelkiego rodzaju rekwizycji, konfiskaty, sekwestru i innych form zajęcia lub przymusu, z wyjątkiem przypadków, w których wymaga tego czasowo zapobieżenie wypadkom, w których uczestniczą pojazdy samochodowe stanowiące własność Organizacji lub kursujące na jej rachunek, oraz przypadków, w których

wymaga tego dochodzenie, spowodowane wyżej wymienionymi wypadkami.

Jeżeli jednak jest konieczne wyłączenie w celach użyteczności publicznej, należy poczynić wszelkie odpowiednie kroki zmierzające do niedopuszczenia do tego, aby wyłączenie stało się przeszkodą w wykonywaniu działalności Organizacji, jak również powinno być wypłacone odszkodowanie z góry, szybko i w odpowiedniej wysokości.

§ 3. Każde Państwo członkowskie zwalnia Organizację, jej majątek i dochody z obowiązku płacenia bezpośrednich podatków, w ramach jej urzędowej działalności. W razie dokonania zakupów lub korzystania z usług o znacznej wartości, koniecznych do wykonywania urzędowej działalności przez Organizację, oraz gdy cena tych zakupów lub usług obejmuje opodatkowanie lub opłaty, Państwa członkowskie wydają, w miarę możliwości, odpowiednie zarządzenia w celu zwolnienia Organizacji od tych podatków lub opłat bądź też w celu zwrotu kwot w równej im wysokości.

Nie przyznaje się żadnych zwolnień od podatków i innych opłat stanowiących wyłącznie wynagrodzenie za świadczone usługi. Wyroby importowane lub eksportowane przez Organizację i ściśle niezbędne do wykonywania jej urzędowych czynności są zwolnione od wszelkich opłat i podatków pobieranych przy wwozie lub wywozie. Nie przyznaje się żadnych zwolnień z tytułu niniejszego artykułu w stosunku do zakupów i importu dóbr bądź świadczonych usług, przeznaczonych na własne potrzeby członków personelu Organizacji.

§ 4. Dobra nabyte lub importowane zgodnie z § 3 nie mogą być zbywane, odstępowane ani wykorzystywane inaczej niż na warunkach ustalonych przez Państwa członkowskie, które przyznały zwolnienia.

§ 5. Czynnościami urzędowymi Organizacji, w rozumieniu niniejszego protokołu, są czynności odpowiadające celom określonym w art. 2 konwencji.

#### Artykuł 2

§ 1. Organizacja może przyjmować i przechowywać wszelkie fundusze, dewizy, papiery wartościowe lub ruchomości; może ona swobodnie dysponować nimi na wszystkie cele przewidziane w konwencji, jak również może mieć konta w dowolnej walucie w zakresie koniecznym do wywiązania się z przyjętych zobowiązań.

§ 2. W zakresie urzędowej wymiany wiadomości i przekazywania wszystkich swych dokumentów Organizacji przysługuje traktowanie co najmniej takie samo jak to, które przysługuje innym podobnym organizacjom międzynarodowym ze strony każdego Państwa członkowskiego.

#### Artykuł 3

Przedstawiciele Państw członkowskich korzystają w trakcie pełnienia funkcji i w czasie podróży służbowych z następujących przywilejów i immunitetów na terytorium każdego Państwa członkowskiego:

- a) immunitetu sądowego, nawet po zakończeniu pełnienia obowiązków, za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione w trakcie pełnienia obowiązków; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność przedstawiciela danego państwa lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wymienionego wyżej środka transportu,
- b) immunitetu nietykalności osobistej i wyłączenia spod aresztu tymczasowego, z wyjątkiem schwywania na gorącym uczynku,
- c) nietykalności bagażu osobistego, z wyjątkiem schwywania na gorącym uczynku,
- d) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,
- e) wyłączenia ich samych oraz ich współmałżonków spod wszelkich formalności zameldowania i rejestracji obcokrajowców,
- f) tych samych ułatwień w zakresie przepisów monetarnych lub wymiany, jakie przysługują przedstawicielom obcych Rządów, pełniącym tymczasowe misje oficjalne.

#### Artykuł 4

Pracownicy Organizacji korzystają w trakcie sprawowania swych funkcji z następujących przywilejów i immunitetów na terytorium każdego Państwa członkowskiego:

- a) immunitetu sądowego za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione podczas pełnienia obowiązków i w zakresie przysługujących im uprawnień, nawet po ustaniu ich zatrudnienia w Organizacji; jednakże immunitet ten ustaje w przy-

padku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność pracownika Organizacji lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wyżej wymienionego środka transportu,

- b) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,
- c) tych samych odstępstw od zarządzeń ograniczających imigrację i regulujących zameldowanie obcokrajowców, jak te, które zwykle przysługują pracownikom organizacji międzynarodowych; z tych samych ułatwień korzystają członkowie rodzin pracowników pozostających z nimi we wspólnym gospodarstwie domowym,
- d) zwolnień z opłaty krajowego podatku dochodowego, pod warunkiem wprowadzenia na rzecz Organizacji wewnętrznego opodatkowania uposażeń, płac i innych wynagrodzeń wypłacanych przez Organizację; niemniej jednak Państwa członkowskie mają możliwość uwzględnienia tych uposażeń, płac i wynagrodzeń przy obliczaniu podatków pobieranych od dochodów z innych źródeł; Państwa członkowskie nie są obowiązane do stosowania tych ulg podatkowych do rent i emerytur oraz do rent rodzinnych wypłacanych przez Organizację byłym pracownikom i innym uprawnionym do nich osobom,
- e) w zakresie przepisów dotyczących wymiany walut przysługują te same przywileje, jakie przysługują zwykle pracownikom organizacji międzynarodowych,
- f) w okresach kryzysów międzynarodowych zarówno pracownikom, jak i członkom ich rodzin, pozostającym z nimi we wspólnym gospodarstwie domowym, przysługują te same ułatwienia w powrocie do kraju, jakie przysługują zwykle pracownikom organizacji międzynarodowych.

#### Artykuł 5

Powoływani przez Organizację eksperci korzystają w trakcie pełnienia swych funkcji przy Organizacji lub wykonywania dla niej określonych zadań z następujących przywilejów i immunitetów, jeśli są one niezbędne do wykonywania obowiązków, włącznie z podróżami dokonywanymi w ramach wykonywania tych obowiązków bądź w trakcie przebywania na delegacjach:

- a) immunitetu sądowego za czyny, włącznie z wypowiedziami w słowie i na piśmie, popełnione przez nich w trakcie pełnienia obowiązków; jednakże immunitet ten ustaje w przypadku szkód wynikłych z nieszczęśliwego wypadku spowodowanego przez pojazd samochodowy lub jakikolwiek inny środek transportu stanowiący własność eksperta lub przez niego prowadzony bądź też w razie naruszenia przepisów ruchu dotyczących wyżej wymienionego środka transportu; eksperci korzystają z tego immunitetu nawet po ustaniu ich funkcji przy Organizacji,
- b) nietykalności wszystkich papierów i dokumentów urzędowych,
- c) ułatwień w wymianie walut, niezbędnych do transferu ich wynagrodzeń,
- d) tych samych ułatwień w zakresie bagażu osobistego, jakie przysługują przedstawicielom obcych Rządów, pełniącym tymczasowe misje oficjalne.

## Artykuł 6

§ 1. Przywileje i immunitety przewidziane w niniejszym protokole zostały ustanowione wyłącznie w celu zapewnienia, we wszystkich okolicznościach, swobodnego funkcjonowania Organizacji i całkowitej niezależności osób, którym są przyznane. Kompetentne władze znoszą wszelkie immunitety we wszystkich przypadkach, w których ich zachowanie mogłoby przeszkadzać w działaniu wymiaru sprawiedliwości i w których immunitet może być cofnięty bez naruszenia realizacji celu, w którym został przyznany.

§ 2. Kompetentnymi władzami w rozumieniu § 1 są:

- Państwa członkowskie — w odniesieniu do swych przedstawicieli,
- Komitet Administracyjny — w odniesieniu do dyrektora generalnego,
- dyrektor generalny — w odniesieniu do pozostałych pracowników oraz do ekspertów powoływanych przez Organizację.

## Artykuł 7

§ 1. Żadne z postanowień niniejszego protokołu nie może naruszać posiadanego przez każde Państwo członkowskie prawa do podejmowania wszelkich potrzebnych środków ostrożności w interesie jego bezpieczeństwa publicznego.

§ 2. Organizacja stale współpracuje z właściwymi władzami Państw członkowskich w celu ułatwienia sprawnego zarządzania wymiarem sprawiedliwości, zapewnienia poszanowania ustaw i przepisów prawnych właściwych Państw członkowskich oraz przeciwdziałania jakimkolwiek nadużyciom mogącym wynikać z przywilejów i immunitetów przewidzianych w niniejszym protokole.

## Artykuł 8

Żadne z Państw członkowskich nie jest obowiązane do przyznawania przywilejów i immunitetów wymienionych w niniejszym protokole:

- w art. 3, z wyjątkiem lit. d),
- w art. 4, z wyjątkiem lit. a), b) i d),
- w art. 5, z wyjątkiem lit. a) i b)

swym własnym obywatelom lub też osobom mającym stałe miejsce zamieszkania w tym Państwie.

## Artykuł 9

Organizacja może zawrzeć z jednym lub z kilkoma Państwami członkowskimi porozumienia dodatkowe w celu zastosowania w praktyce postanowień niniejszego protokołu dotyczącego danego Państwa członkowskiego lub danych Państw członkowskich, jak również innych porozumień mających na celu zapewnienie sprawnego działania Organizacji.

Załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r.

## PRZEPISY UJEDNOLICONE O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU OSÓB I BAGAŻU KOLEJAMI (CIV)

## Tytuł I

## Postanowienia ogólne

## Artykuł 1

## Zakres stosowania

§ 1. Przepisy ujednoczone stosuje się, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w art. 2, 3 i 33, do wszystkich przewozów osób i bagażu, wykonywanych na podstawie międzynarodowych dokumentów przewozowych wystawionych na drogę, która przechodzi przez terytoria co najmniej dwóch Państw i obejmuje wyłącznie linie wpisane na listę przewidzianą w art. 3 i 10 konwencji.

Przepisy ujednoczone w zakresie dotyczącym odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych stosuje się również do konwojentów przesyłek przewożonych zgodnie z Przepisami ujednoczonymi o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM).

§ 2. Taryfy międzynarodowe określają relacje, w których wydaje się bilety na przejazd w komunikacji międzynarodowej.

§ 3. W przepisach ujednoczonych określenie „stacja” obejmuje stacje kolejowe, porty linii żeglugowych

i wszystkie inne urządzenia przedsiębiorstw przewozowych, otwarte dla wykonywania umowy przewozu.

## Artykuł 2

## Wyjątki od zakresu stosowania

§ 1. Przepisów ujednoczonych nie stosuje się do przewozów, których stacja wyjazdu i stacja przeznaczenia położone są na terytorium tego samego Państwa i wykonywanych przez terytorium innego Państwa tylko tranzytem:

- a) jeżeli linie, na których odbywa się tranzyt, są eksploatowane wyłącznie przez kolej państwa odprawiającego lub
- b) jeżeli uczestniczące państwa lub koleje uzgodniły, że przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

§ 2. Do przewozów między stacjami dwóch Państw sąsiednich oraz między stacjami dwóch Państw tranzytem przez terytorium trzeciego Państwa, jeżeli linie, którymi odbywa się przewóz, są eksploatowane wyłącznie przez koleje jednego z tych trzech Państw, stosuje się ustawy i przepisy obowiązujące na tej kolei, jeśli ustawy i przepisy żadnego z uczestniczących Państw nie sprzeciwiają się temu.

## Artykuł 3

**Zastrzeżenia dotyczące odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych**

§ 1. Każde Państwo może przy podpisaniu konwencji albo przy złożeniu swego dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji zastrzec sobie prawo, że nie zastosuje wszystkich postanowień dotyczących odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych, jeżeli wypadek nastąpił na jego terytorium, a podróżny jest obywatelem tego Państwa lub ma w tym Państwie miejsce stałego pobytu.

§ 2. Każde Państwo, które wniosło wyżej wymienione zastrzeżenie, może w każdej chwili z niego zrezygnować, zawiadamiając Rząd będący depozytariuszem. Rezygnacja z tego zastrzeżenia wchodzi w życie po miesiącu od dnia, w którym Rząd Szwajcarski zawiadomił o powyższym Państwa.

## Artykuł 4

**Obowiązek przewozu**

§ 1. Kolej obowiązana jest wykonać, zgodnie z warunkami Przepisów ujednoczonych, przewóz podróżnych i bagażu, jeżeli:

- a) podróżny zastosuje się do Przepisów ujednoczonych, postanowień dodatkowych i do taryf międzynarodowych,
- b) przewóz jest możliwy z udziałem personelu i z użyciem zwykłych środków przewozowych, odpowiadających normalnym wymaganiom komunikacji,
- c) przewozu nie uniemożliwiają okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. Jeżeli właściwa władza zarządziła zawieszenie ruchu, czasowo lub na stałe, całkowicie lub częściowo, zarządzenia te należy niezwłocznie podać do wiadomości publicznej i kolejom; koleje te podają je do wiadomości kolejom innych państw w celu ich publikacji.

§ 3. Każde naruszenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu uzasadnia roszczenie o wynagrodzenie szkody wyrządzonej z tego tytułu.

## Artykuł 5

**Taryfy. Umowy specjalne**

§ 1. Taryfy międzynarodowe powinny zawierać wszystkie warunki specjalne niezbędne do przewozu, w szczególności dane niezbędne do obliczenia opłat przewozowych i opłat dodatkowych oraz w razie potrzeby warunki przeliczenia walut.

Warunki taryf międzynarodowych mogą tylko wtedy odbiegać od Przepisów ujednoczonych, gdy przepisy te przewidują to wyraźnie.

§ 2. Taryfy międzynarodowe stosuje się wobec wszystkich na tych samych warunkach.

§ 3. Koleje mogą zawierać umowy specjalne, przysługując zniżki od opłat lub inne udogodnienia, jeżeli podobne warunki są przysługujące podróżnym znajdującym się w podobnym położeniu.

Zniżki od opłat lub inne udogodnienia mogą być przysługujące na potrzeby służb kolei i administracji publicznej lub w celach dobroczynnych, wychowawczych i kształceniowych.

Nie ma obowiązku ogłaszania decyzji wydawanych na podstawie ustępu pierwszego i drugiego.

§ 4. Taryfy międzynarodowe powinny być ogłoszone tylko w tych Państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako koleje wyjazdowe lub przeznaczenia. Taryfy i ich zmiany wchodzi w życie z dniem wskazanym w ogłoszeniu. Podwyżki opłat i inne zarządzenia, pociągające za sobą obostrzenie warunków przewozu przewidzianych w tych taryfach, wchodzi w życie najwcześniej w sześć dni po ich ogłoszeniu.

Zmiany opłat przewozowych i opłat dodatkowych zawartych w taryfach międzynarodowych, wprowadzone w celu uwzględnienia zmian kursu walut i sprostowania oczywistych pomyłek, wchodzi w życie w następnym dniu po ich ogłoszeniu.

§ 5. Na każdej stacji otwartej dla ruchu międzynarodowego podróżny powinien mieć możliwość wglądu do taryf międzynarodowych lub wyciągów z tych taryf, zawierających ceny biletów międzynarodowych sprzedawanych na tej stacji i odpowiednie opłaty za przewóz bagażu.

## Artykuł 6

**Jednostka obrachunkowa. Kursy przeliczenia i przyjmowania walut**

§ 1. Jednostką obrachunkową przewidzianą w Przepisach ujednoczonych jest specjalne prawo ciągnięcia, określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej Państwa będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalana według metody obliczeniowej, stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy do własnych operacji i transakcji.

§ 2. Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej Państwa nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalana w sposób określony przez to Państwo.

Przeliczenie to powinno wyrażać w walucie krajowej w miarę możliwości tę samą wartość realną, która byłaby osiągnięta z zastosowaniem § 1.

§ 3. Dla Państwa, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego ustawodawstwo nie zezwala na stosowanie postanowień § 1 lub § 2, ustala się w Przepisach ujednoczonych jednostkę obrachunkową o wartości odpowiadającej trzem frankom złotym.

Frank złoty jest określony przez 10/31 grama złota o próbie 0,900.

Przeliczenie franka złotego na walutę krajową powinno w miarę możliwości doprowadzić do osiągnięcia tej samej wartości realnej, jaką można osiągnąć z zastosowania § 1.

§ 4. W ciągu trzech miesięcy od daty wejścia w życie konwencji oraz w każdym wypadku zmiany metody przeliczeniowej lub w wartości swojej waluty krajowej w stosunku do jednostki obrachunkowej Państwa komunikują Urzędowi Centralnemu swoją metodę przeliczeniową zgodnie z § 2 lub wynik przeliczenia zgodnie z § 3.

Urząd Centralny przekazuje te informacje do wiadomości Państwowom.

§ 5. Kolej publikuje kursy:

- a) po których przelicza kwoty wyrażone w walucie zagranicznej, jeżeli są one uiszczone w krajowych środkach płatniczych (kursy przerachowania),
- b) po których przyjmuje zagraniczne środki płatnicze (kursy przyjmowania).

#### Artykuł 7

##### Postanowienia dodatkowe

§ 1. Dwa lub więcej Państw lub dwie lub więcej kolei mogą wydawać postanowienia dodatkowe w celu wykonania Przepisów ujednoczonych. Mogą one odbiegać od Przepisów ujednoczonych tylko wtedy, gdy Przepisy te wyraźnie to przewidują.

§ 2. Postanowienia dodatkowe wchodzi w życie i są ogłaszane w formie przewidzianej w ustawach i przepisach każdego Państwa. O postanowieniach dodatkowych i ich wprowadzeniu w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

#### Artykuł 8

##### Prawo krajowe

§ 1. W sprawach nie uregulowanych w Przepisach ujednoczonych, postanowieniach dodatkowych i taryfach międzynarodowych stosuje się prawo krajowe.

§ 2. Przez pojęcie prawa krajowego rozumie się prawo Państwa, włącznie z normami kolizyjnymi, w którym osoba uprawniona dochodzi swych roszczeń.

§ 3. W celu zastosowania postanowień dotyczących odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych obowiązuje jako prawo krajowe prawo tego Państwa, łącznie z normami kolizyjnymi, na którego obszarze zdarzył się wypadek z podróżnym.

#### Tytuł II

##### Umowa przewozu

##### Rozdział I

##### Przewóz podróżnych

#### Artykuł 9

##### Rozkład jazdy i użycie pociągów

§ 1. Koleje są obowiązane we właściwy sposób podawać rozkłady jazdy pociągów do publicznej wiadomości.

§ 2. Ograniczenia w korzystaniu z pewnych pociągów lub klas wagonowych powinny być wskazane w rozkładach jazdy lub taryfach.

#### Artykuł 10

##### Wyłączenie z przewozu. Dopuszczenie warunkowe

§ 1. Z przewozu są wyłączone lub mogą być usunięte w czasie podróży:

- a) osoby w stanie nietrzeźwym oraz takie, które zachowują się nieodpowiednio lub nie przestrzegają postanowień ustaw i przepisów poszczególnych Państw; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu,
- b) osoby, które z powodu choroby lub innych przyczyn mogłyby być uciążliwe dla współpodróżnych, jeżeli przedtem nie zamówiono dla nich oddzielnego przedziału lub nie ma możliwości oddania go do ich dyspozycji za opłatą. Jednakże osoby, które zachorowały w drodze, należy dowieźć przynajmniej do najbliższej stacji, na której można im zapewnić niezbędną opiekę. Opłatę za przejazd zwraca się im zgodnie z art. 25, po potrąceniu części należności przypadającej za przebytą drogę; to samo dotyczy w odpowiednich wypadkach opłaty za przewóz bagażu.

§ 2. Przewóz osób chorych zakaźnie regulują umowy i przepisy międzynarodowe albo, w razie ich braku, ustawy i przepisy obowiązujące w każdym Państwie.

#### Artykuł 11

##### Bilety

§ 1. Bilety komunikacji międzynarodowej powinny mieć skrót CIV. Przejściowo dopuszczalny jest znak  $\Phi$ .

§ 2. Taryfy międzynarodowe lub umowy między kolejami ustalają formę i treść biletów oraz język i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu.

§ 3. Jeżeli taryfy międzynarodowe nie przewidują wyjątków, bilety muszą zawierać następujące dane:

- a) oznaczenie stacji wyjazdu i przeznaczenia,
- b) drogę przewozu; jeżeli dozwolone jest użycie różnych dróg lub środków przewozu, powinno to być zaznaczone,
- c) rodzaj pociągu i klasę wagonu,
- d) opłatę za przejazd,
- e) pierwszy dzień ważności,
- f) okres ważności.

§ 4. Bilety zeszytowe, wydane na podstawie taryfy międzynarodowej, stanowią w rozumieniu Przepisów ujednoczonych tylko jeden bilet.

§ 5. Jeżeli taryfy międzynarodowe nie przewidują wyjątku, bilet może być odstąpiony tylko wówczas, gdy nie jest imienny i podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

§ 6. Podróżny jest obowiązany przy otrzymaniu biletu upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.

§ 7. Czas ważności biletów i przerwy w podróży regulują taryfy międzynarodowe.

#### Artykuł 12

##### Prawo przejazdu. Podróżny bez ważnego biletu

§ 1. Podróżny powinien być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd, który powinien zachować do końca podróży, okazać na żądanie każdemu uprawnionemu do kontroli pracownikowi kolejowemu i oddać po zakończeniu podróży. Taryfy międzynarodowe mogą przewidywać odstępstwa.

§ 2. Bilety, na których dokonano zmiany w sposób niedozwolony, będą uważane za nieważne i zostaną odebrane przez personel kolejowy, upoważniony do kontroli.

§ 3. Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiszczyć dopłatę, którą oblicza się według przepisów stosowanych przez kolej, na której żądano dopłaty.

§ 4. Podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu. Podróżny usunięty z pociągu nie może żądać wydania mu do dyspozycji bagażu na stacji innej niż stacja przeznaczenia.

#### Artykuł 13

##### Zniżka opłat za przejazd dzieci

§ 1. Dzieci do ukończenia piątego roku życia przewozi się bezpłatnie bez biletu, jeżeli nie żąda się dla nich oddzielnego miejsca.

§ 2. Dzieci w wieku powyżej pięciu lat aż do ukończenia dziesiątego roku życia oraz dzieci młodsze, dla których zażądano oddzielnego miejsca, przewozi się za opłatami ulgowymi. Opłaty te nie mogą przewyższać połowy cen biletów dla dorosłych, z wyjątkiem opłat za użycie określonych wagonów i pociągów i z zastrzeżeniem zaokrąglenia kwot według przepisów zarządu wydającego bilet.

Zniżka ta nie musi być stosowana w odniesieniu do biletów, których ceny są już obniżone w stosunku do normalnej ceny biletu na przejazd w jednym kierunku.

§ 3. Taryfy międzynarodowe mogą jednak przewidywać inne granice wieku niż wskazane w § 1 i 2, jeżeli granice te nie będą niższe ani od ukończonych czterech lat, jeżeli chodzi o bezpłatny przewóz, przewidziany w § 1, ani od ukończonych dziesięciu lat, w razie stosowania opłat ulgowych przewidzianych w § 2.

#### Artykuł 14

##### Korzystanie z miejsc

§ 1. Korzystanie z miejsc, wyznaczanie i zamawianie miejsc w pociągach regulują przepisy stosowane przez kolej.

§ 2. Podróżny może zająć miejsce w klasie wyższej lub w pociągu kategorii wyższej, niż wskazano na bilecie, oraz zmienić drogę przejazdu na warunkach określonych w taryfach międzynarodowych.

#### Artykuł 15

##### Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych

§ 1. Podróżny ma prawo zabrać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych łatwo przenośne przedmioty (bagaż ręczny).

Każdy podróżny ma dla swego bagażu ręcznego do rozporządzenia tylko przestrzeń nad i pod miejscem, które zajmuje, lub odpowiednie inne pomieszczenie, jeżeli chodzi o wagony specjalnej budowy, szczególnie mające przedziały bagażowe.

§ 2. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych:

- a) materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu jako bagaż na mocy art. 18 lit. e), jeśli postanowienia dodatkowe lub taryfy nie przewidują wyjątków,
- b) przedmiotów, które mogą być dla podróżnych uciążliwe lub spowodować szkodę.
- c) przedmiotów, na których zabranie do wagonów osobowych nie pozwalają przepisy celne lub innych władz administracyjnych.
- d) zwierząt żywych, jeśli postanowienia dodatkowe lub taryfy nie przewidują wyjątków.

§ 3. Taryfy międzynarodowe mogą przewidywać, na jakich warunkach mogą być dalej przewożone jako bagaż ręczny lub jako przesyłka bagażowa przedmioty, które wbrew postanowieniom § 1 i § 2 lit. b) zostały zabrane do wagonu osobowego.

§ 4. Kolej ma prawo sprawdzać w obecności podróżnego właściwości przedmiotów zabranych do wagonów osobowych, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia postanowień § 2 lit. a), b) i d).

Jeżeli nie można ustalić podróżnego, który zabrał ze sobą przedmioty podlegające sprawdzeniu, kolej dokonuje sprawdzenia w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego.

§ 5. Nadzór nad przedmiotami i zwierzętami, zabranymi do wagonu osobowego, należy do podróżnego, z wyjątkiem wypadku, gdy podróżny nie może sprawować tego nadzoru, ponieważ znajduje się w wagonie typu specjalnego, wspomnianym w § 1.

§ 6. Podróżny jest odpowiedzialny za wszelką szkodę spowodowaną przez przedmioty i zwierzęta zabrane przez niego do wagonu osobowego, jeżeli nie udowodni, że szkoda została spowodowana z winy kolei, osoby trzeciej lub wskutek okoliczności, których podróżny nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.

Powyższe postanowienie nie dotyczy odpowiedzialności kolei zgodnie z art. 26.

#### Artykuł 16

##### Utrata połączenia. Odwołanie pociągów

§ 1. Jeżeli wskutek spóźnienia się pociągu utracono połączenie z innym pociągiem lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, a podróżny pragnie kontynuować podróż, kolej jest obowiązana w miarę możliwości przewieźć go wraz z bagażem bez dopłaty pociągiem, który jedzie do tej samej stacji przeznaczenia, tą samą linią lub inną linią należącą do zarządów kolejowych pierwotnej drogi przewozu i który umożliwi podróżnemu przybycie do stacji przeznaczenia z najmniejszym opóźnieniem.

§ 2. Kolej obowiązana jest w danym wypadku poświadczyc na bilecie utratę połączenia lub odwołanie pociągu, przedłużyć w razie potrzeby czas ważności biletu i poświadczyc ważność biletu na nową drogę, na klasę wyższą lub na pociąg o wyższej taryfie. Taryfy lub rozkłady jazdy mogą jednak wyłączać korzystanie z określonych pociągów.

## Rozdział II

## Przewóz bagażu

## Artykuł 17

## Przedmioty dopuszczone do przewozu

§ 1. Do przewozu jako bagaż są dopuszczone określone przedmioty umieszczone w kufrach, koszach, walizkach, workach podróźnych lub w innym tego rodzaju opakowaniu, jak również same te opakowania.

§ 2. Taryfy międzynarodowe mogą na określonych warunkach dopuszczać do przewozu jako bagaż zwierzęta i przedmioty nie wymienione w § 1, szczególnie pojazdy samochodowe towarzyszące podróżnym, przekazane do przewozu, z przyczepami lub bez.

§ 3. Taryfy lub rozkłady jazdy mogą wyłączyć lub ograniczyć przewóz bagażu w określonych pociągach lub rodzajach pociągów.

## Artykuł 18

## Przedmioty wyłączone od przewozu

Wyłączone są od przewozu jako bagaż:

- a) przedmioty, których przewóz jest zabroniony choćby tylko na terytorium jednego Państwa, przez które bagaż ma być przewieziony,
- b) przedmioty, których przewóz jest zastrzeżony dla poczty, choćby tylko na terytorium jednego Państwa, przez które bagaż ma być przewieziony,
- c) towary handlowe,
- d) przedmioty przestrzenne i zbyt ciężkie,
- e) materiały i przedmioty niebezpieczne, w szczególności broń nabitą, materiały i przedmioty wybuchowe i zapalne, materiały działające palnie, trujące, radioaktywne i żrące oraz materiały budzące odrazę lub mogące spowodować infekcję; taryfy międzynarodowe mogą dopuszczać do przewozu jako bagaż warunkowo niektóre z tych materiałów i przedmiotów.

## Artykuł 19

## Nadanie i przewóz bagażu

§ 1. Bagaż można nadać do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd, ważnego co najmniej do stacji przeznaczenia bagażu; i tylko drogą wskazaną na bilecie.

Jeżeli bilet jest ważny na przejazd kilkoma drogami lub jeżeli miejscowość przeznaczenia jest obsługiwana przez kilka stacji, podróżny powinien dokładnie określić drogę przewozu lub stację, do której bagaż ma być odprawiony. Kolej nie odpowiada za skutki wynikłe z niezastosowania się podróżnego do tego przepisu.

§ 2. Jeżeli taryfy to przewidują, podróżny może w czasie ważności swego biletu na przejazd nadać do przewozu bagaż albo na całą drogę przewozu od stacji wyjazdu do stacji przeznaczenia, albo na dowolne odcinki tej drogi.

§ 3. Taryfy określają, czy i na jakich warunkach bagaż może być odprawiony bez okazania biletu lub inną drogą niż wskazana na okazanym bilecie. Jeżeli taryfy przewidują przyjmowanie bagażu do przewozu bez oka-

zania biletu, postanowienia Przepisów ujednoliconych, dotyczące praw i obowiązków podróżnego odnośnie do jego bagażu, stosuje się odpowiednio do nadawcy bagażu.

§ 4. Opłatę za przewóz bagażu uiszcza się przy nadaniu.

§ 5. Poza tym nadanie bagażu do przewozu regulują przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 6. Zgodnie z przepisami obowiązującymi na stacji nadania podróżny może wskazać pociąg, którym jego bagaż powinien być wysłany. Jeżeli podróżny nie skorzysta z tego prawa, bagaż wysyła się najbliższym odpowiednim pociągiem.

Jeżeli bagaż musi być przeładowany na stacji pośredniej, dalszy jego przewóz powinien odbyć się najbliższym pociągiem, przeznaczonym do regularnego przewozu bagażu.

Przewóz bagażu na wyżej wymienionych warunkach może odbywać się tylko wówczas, gdy nie stoją temu na przeszkodzie formalności wymagane na stacji nadania lub w drodze przez władze celne lub inne władze administracyjne.

## Artykuł 20

## Kwit bagażowy

§ 1. Przy nadaniu bagażu wydaje się podróżnemu kwit bagażowy.

§ 2. Kwity bagażowe wydawane dla przewozów międzynarodowych powinny mieć skrót CIV. Przejściowo dopuszczalne jest używanie znaku Ф.

§ 3. Taryfy międzynarodowe lub umowy między kolejami określają formę, treść, jak również język i czcionki, jakie powinny być stosowane przy drukowaniu i wypełnianiu kwitów bagażowych.

§ 4. Jeżeli taryfy międzynarodowe nie przewidują wyjątków, kwit bagażowy powinien zawierać następujące dane:

- a) nazwę stacji nadania i przeznaczenia,
- b) drogę przewozu,
- c) dzień nadania i pociąg, którym bagaż ma być wysłany,
- d) liczbę podróźnych.
- e) liczbę i masę sztuk bagażu,
- f) wysokość opłaty za przewóz i innych opłat.

§ 5. Podróżny przyjmując kwit bagażowy powinien się upewnić, czy kwit ten został sporządzony zgodnie z jego wskazówkami.

## Artykuł 21

## Stan, opakowanie i oznakowanie bagażu

§ 1. Kolej może odmówić przyjęcia bagażu, którego stan jest wadliwy lub którego opakowanie jest niedostateczne albo nosi widoczną ślad uszkodzenia. Jeżeli kolej mimo to przyjmie bagaż, ma ona prawo zamieścić na kwicie bagażowym stosowną uwagę. Przyjęcie przez podróżnego kwitu bagażowego zawierającego taką uwagę uważa się za dowód uznania przez podróżnego zasadności tej uwagi.

§ 2. Podróżny obowiązany jest podać na każdej sztuce bagażu w dobrze widocznym miejscu, wyraźnie oraz w sposób nie pozwalający na wytarcie i wyłączający jakkolwiek pomyłkę:

- a) swoje nazwisko i adres,
- b) stację i kraj przeznaczenia.

Oznaczenia dotyczące poprzednich przewozów podróżny powinien usunąć lub uczynić nieczytelnymi. Kolej ma prawo odmówić przyjęcia do przewozu sztuk bagażu bez ustalonych oznaczeń.

#### Artykuł 22

##### Odpowiedzialność podróżnego. Sprawdzenie. Dopłaty

§ 1. Podróżny ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa nieprzestrzegania postanowień art. 17, 18 i art. 21 § 2.

§ 2. Jeżeli ustawy lub przepisy Państwa, na którego terytorium zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, w razie uzasadnionego domniemania naruszenia przepisów, kolej ma prawo sprawdzić, czy zawartość bagażu odpowiada przepisom. Podróżnego wzywa się do uczestniczenia przy sprawdzeniu. Jeżeli podróżny nie zjawi się lub nie jest osiągalny, sprawdzenie powinno być dokonane w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego.

§ 3. W razie stwierdzenia naruszenia przepisów koszty sprawdzenia powinien zapłacić podróżny.

W razie naruszenia postanowień artykułów 17 i 18 kolej może pobrać dopłatę ustaloną w taryfach międzynarodowych, niezależnie od zapłacenia różnicy w opłacie za przewóz i wynagrodzenia ewentualnej szkody.

#### Artykuł 23

##### Wydanie

§ 1. Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego i po zapłaceniu ewentualnych należności obciążających przesyłkę. Kolej ma prawo, lecz nie jest obowiązana sprawdzać, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru bagażu.

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

- a) przekazanie bagażu organom celnym lub podatkowym do ich pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli nie są one pod nadzorem kolei,
- b) przekazanie żywych zwierząt osobom trzecim na przechowanie.

§ 3. Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać na stacji przeznaczenia bagażu wydania go w punkcie wydania natychmiast po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien być przewieziony, i po upływie czasu potrzebnego do przygotowania bagażu do wydania, a w stosownym wypadku — również do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

§ 4. W razie nieoddania kwitu bagażowego, kolej jest obowiązana wydać bagaż tylko tej osobie, która udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten zostanie uznany za niewystarczający, kolej może żądać zabezpieczenia.

§ 5. Bagaż wydaje się na stacji, do której go nadano. Jeżeli jednak okoliczności na to pozwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, bagaż może być, na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, zwrócony na stacji nadania lub wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego lub, jeżeli taryfy to przewidują, za okazaniem biletu.

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

§ 7. Na żądanie osoby uprawnionej kolej jest obowiązana sprawdzić bagaż w jej obecności w celu stwierdzenia istniejącej zdanem tej osoby szkody. Jeżeli kolej nie uczyniła zadość temu żądaniu, posiadacz kwitu bagażowego ma prawo odmówić przyjęcia bagażu.

§ 8. Poza tym wydanie bagażu odbywa się zgodnie z przepisami obowiązującymi na stacji wydania.

### Rozdział III

#### Wspólne postanowienia dla przewozu osób i bagażu

#### Artykuł 24

##### Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

Podróżny jest obowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne i inne władze administracyjne, zarówno w odniesieniu do jego osoby, jak i zabranych ze sobą zwierząt oraz bagażu nadanego i bagażu ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy rewizji bagażu ręcznego i nadanego, chyba że ustawy i przepisy danego Państwa dopuszczają wyjątki, w tym zakresie. Kolej nie bierze na siebie odpowiedzialności wobec podróżnego za szkody spowodowane niezastosowaniem się przez niego do tych obowiązków.

#### Artykuł 25

##### Zwroty i dopłaty

§ 1. Opłatę za przewóz zwraca się całkowicie lub częściowo, jeżeli:

- a) bilet nie został wykorzystany lub został wykorzystany tylko częściowo,
- b) z powodu braku miejsca bilet został wykorzystany w klasie niższej lub w pociągu kategorii niższej od tej, na którą został wydany,
- c) bagaż został odebrany na stacji nadania lub wydany na stacji pośredniej.

§ 2. Taryfy międzynarodowe ustalają, jakie dokumenty i zaświadczenia należy przedstawić w celu uzasadnienia wniosku o zwrot należności, jak również same należności oraz wysokość potrąceń. Taryfy te mogą jednak w określonych wypadkach wyłączyć zwrot należności za przewóz lub uzależnić go od spełnienia określonych warunków.

§ 3. Nie przyjmuje się wniosku o zwrot, opartego na postanowieniach powyższych paragrafów oraz artykułu 10 § 1 lit. b), jeżeli nie został on przedstawiony kolei w terminie sześciu miesięcy. Termin ten w odnie-



sieniu do biletów rozpoczyna się od dnia następnego po dniu upływu czasu ich ważności, a w stosunku do kwitów bagażowych — od dnia ich sporządzenia.

§ 4. W razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub omyłki w obliczeniu lub pobraniu opłaty za przewóz i innych opłat, kolej powinna zwrócić nadpłatę, a podróżny wyrównać niedobór, jeżeli nadpłata lub niedobór przekracza 1 jednostkę obrachunkową w stosunku do jednego biletu lub kwitu bagażowego.

§ 5. Do obliczania nadpłaty lub niedoboru stosuje się urzędowy kurs przeliczenia walut z dnia pobrania opłaty za przewóz. Jeżeli płatność następuje w innej walucie niż ta, w której pobrano opłatę za przewóz, stosuje się kurs z dnia, w którym dokonano płatności.

§ 6. W wypadkach nie uregulowanych w niniejszym artykule i w razie braku umów między kolejami stosuje się przepisy obowiązujące w Państwie nadania.

### Tytuł III

## Odpowiedzialność

### Rozdział I

## Odpowiedzialność kolei za śmierć i zranienie podróżnych

### Artykuł 26

#### Podstawa odpowiedzialności

§ 1. Kolej odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu.

Kolej odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiózł ze sobą jako bagaż ręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny miał ze sobą.

§ 2. Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności:

- jeżeli wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których kolej mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mogła uniknąć ani których skutkom nie mogła zapobiec;
- całkowicie lub częściowo w zakresie, w jakim wypadek nastąpił z winy podróżnego lub wskutek jego zachowania się niezgodnego z normalnym zachowaniem się podróżnych;
- jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli kolej — mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności — nie mogła uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mogła zapobiec; jeżeli odpowiedzialność kolei nie jest wyłączona w myśl postanowień poprzedniego ustępu, ponosi ona pełną odpowiedzialność, uwzględniając ograniczenia Przepisów ujednoliconych, z zastosowaniem ewentualnego regresu w stosunku do osoby trzeciej.

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

§ 4. Koleją odpowiedzialną w rozumieniu niniejszego rozdziału jest ta kolej, która zgodnie z listą przewidzianą w art. 3 i 10 konwencji eksploatuje linię, na której zdarzył się wypadek. Jeżeli według wymienionej listy linia ta jest eksploatowana wspólnie przez dwie koleje, każda z nich jest odpowiedzialna.

### Artykuł 27

#### Odszkodowanie w razie śmierci podróżnego

§ 1. W razie śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:

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

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

### Artykuł 28

#### Odszkodowanie w razie zranienia podróżnego

W razie zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, odszkodowanie obejmuje:

- niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i przewozu,
- zadośćuczynienie stratom powstałym na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy bądź na skutek spowodowanego wypadkiem zwiększenia potrzeb.

### Artykuł 29

#### Naprawienie innych szkód

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze kolej jest zobowiązana do odszkodowania za szkody inne niż przewidziane w artykułach 27 i 28, a w szczególności za szkody moralne i fizyczne (*pretium doloris*) oraz estetyczne.

### Artykuł 30

#### Forma i ograniczenie odszkodowania w razie śmierci lub zranienia podróżnego

§ 1. Odszkodowanie przewidziane w artykule 27 § 2 i w artykule 28 lit. b) powinno być uiszczone w formie pieniężnej. Jednakże w razie prawu krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie uiszcza się w tej formie, jeśli poszkodowany podróżny lub osoby uprawnione, wymienione w artykule 27 § 2, żądają wypłaty renty.

§ 2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z § 1 określa prawo krajowe. Jednakże przy stosowaniu Przepisów ujednoliconych ustala się dla każdego podróż-

nego górną granicę w wysokości 70.000 jednostek obrachunkowych jako kwotę jednorazową lub jako rentę roczną, odpowiadającą tej sumie, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

#### Artykuł 31

#### Ograniczenie odszkodowania w razie uszkodzenia lub utraty rzeczy

Jeżeli kolej odpowiada na podstawie artykułu 26 § 1 ust. 2, to górna granica odszkodowania wynosi 700 jednostek obrachunkowych dla każdego podróżnego.

#### Artykuł 32

#### Zakaz ograniczenia odpowiedzialności

Postanowienia taryfowe i porozumienia specjalne między koleją i podróżnym, na których mocy odpowiedzialność kolei w razie śmierci lub zranienia podróżnego ma być z góry całkowicie lub częściowo wyłączona albo które miałyby na celu przerzucenie ciężaru dowodu spoczywającego na kolei lub które ustalałyby kwoty maksymalne niższe aniżeli określone w artykule 30 § 2 i w artykule 31, są nieważne. Nieważność ta nie pociąga jednak za sobą nieważności umowy przewozu.

#### Artykuł 33

#### Przewozy mieszane

§ 1. Z zastrzeżeniem postanowień § 2 postanowienia dotyczące odpowiedzialności kolei w razie śmierci i zranienia podróżnego nie mają zastosowania do szkód, które powstały podczas przewozu na linii nie będącej drogą żelazną, wpisanej na listę linii w myśl artykułów 3 i 10 konwencji.

§ 2. Jeżeli jednak wagony kolejowe przewozi się promem, postanowienia o odpowiedzialności kolei w razie śmierci i zranienia podróżnego stosuje się do szkód wymienionych w artykule 26 § 1 i spowodowanych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowym, który zdarzył się w czasie przebywania podróżnego w wymienionych wagonach albo przy wysiadaniu z nich lub wsiadaniu do nich.

Przy stosowaniu postanowień niniejszego paragrafu przez określenie „Państwo, na którego terytorium zdarzył się wypadek”, rozumie się Państwo, pod którego banderą płynął prom.

§ 3. Jeżeli wskutek wyjątkowych okoliczności kolej jest zmuszona przerwać czasowo ruch i przewozi bądź zleca przewóz podróżnych innym środkiem komunikacji, to odpowiada ona według prawa obowiązującego dla tego rodzaju komunikacji. Niemniej jednak obowiązują w dalszym ciągu postanowienia artykułu 18 konwencji, jak również postanowienia artykułów 8, 48—53 i 55 Przepisów ujednoliconych.

## Rozdział II

### Odpowiedzialność kolei za bagaż

#### Artykuł 34

#### Współodpowiedzialność kolei

§ 1. Kolej, która przyjęła bagaż do przewozu i wydała kwit bagażowy, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. Każda następną kolej przez samo przyjęcie bagażu uczestniczy w umowie przewozu i przyjmuje wynikające z niej obowiązki; nie narusza to jednak postanowień artykułu 51 § 3 dotyczących kolei przeznaczenia.

#### Artykuł 35

#### Zakres odpowiedzialności

§ 1. Kolej odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania, jak również za szkodę spowodowaną opóźnionym wydaniem.

§ 2. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu nastąpiło z winy podróżnego, z powodu jego zlecenia nie wywołanego winą kolei, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i których skutkom nie mogła zapobiec.

§ 3. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

- a) braku lub usterki opakowania,
- b) specjalnych właściwości bagażu,
- c) nadania jako przesyłki bagażowej przedmiotów wyłączonych od przewozu.

#### Artykuł 36

#### Ciężar dowodu

§ 1. Dowód, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności przewidzianych w artykule 35 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. Jeżeli kolej wykaże, że ze względu na okoliczności danego przypadku zaginięcie lub uszkodzenie mogło wyniknąć z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw, przewidzianych w artykule 35 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikła.

Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana, całkowicie lub częściowo, przez jedno z tych niebezpieczeństw.

#### Artykuł 37

#### Domniemanie zaginięcia bagażu

§ 1. Osoba uprawniona może bez dalszych dowodów uważać sztukę bagażu za zaginioną, jeżeli jej nie wydano lub nie przygotowano do wydania w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania stosownie do artykułu 23 § 3.

§ 2. Jeżeli sztuka bagażu, uznana za zaginioną, zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, kolej jest obowiązana zawiadomić o tym osobę uprawnioną, jeżeli miejsce jej zamieszkania jest znane lub można je ustalić.

§ 3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu takiego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby wydano jej bagaż na jednej ze stacji na drodze przewozu. W tym wypadku opłaca koszty przewozu bagażu od stacji nadania do stacji, na której ma nastąpić wydanie, i zwraca otrzymane odszkodowanie, po potrąceniu kosztów objętych tym odszkodowaniem. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do odszkodowania z tytułu opóźnionego wydania, przewidziane w artykule 40.

§ 4. Jeżeli odnalezionej sztuki nie zażądano w terminie przewidzianym w § 3 lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania jej wydania, kolej rozporządza nią według ustaw i przepisów swego Państwa.

#### Artykuł 38

##### Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

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

- a) jeżeli udowodniono wysokość szkody, odszkodowanie równe wysokości szkody, najwyżej jednak 34 jednostki obrachunkowe za brakujący kilogram masy brutto lub 500 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu,
- b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody, kwotę zryczałtowaną, licząc po 10 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 150 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu.

Rodzaj odszkodowania za brakujący kilogram lub za sztukę bagażu ustalają taryfy międzynarodowe.

§ 2. Kolej zwraca ponadto opłatę za przewóz bagażu, opłaty celne i inne kwoty, zapłacone przy przewozie zaginionej sztuki bagażu.

#### Artykuł 39

##### Odszkodowanie w razie uszkodzenia bagażu

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

§ 2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

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

#### Artykuł 40

##### Odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu bagażu

§ 1. W razie opóźnienia w wydaniu bagażu kolej jest obowiązana zapłacić za każde rozpoczęte 24 godziny,

licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, najwyżej jednak za 14 dni:

- a) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda łącznie z uszkodzeniem bagażu, odszkodowanie w wysokości szkody, które nie może przekraczać 0,40 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 7 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem,
- b) jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda, odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 0,07 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 1,40 jednostki obrachunkowej za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem.

Rodzaj odszkodowania za kilogram lub za sztukę ustalają taryfy międzynarodowe.

§ 2. Przy zaginięciu całego bagażu nie można płacić odszkodowania zgodnie z postanowieniami § 1 obok odszkodowania wynikającego z postanowień artykułu 38.

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

§ 4. W razie uszkodzenia bagażu, nie będącego następstwem opóźnionego wydania, płaci się odszkodowanie zgodnie z postanowieniami § 1, ewentualnie wraz z odszkodowaniem przewidzianym w artykule 39.

§ 5. W żadnym wypadku odszkodowanie łącznie przewidziane w § 1 i odszkodowanie przewidziane w artykułach 38 i 39 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

#### Artykuł 41

##### Pojazdy samochodowe towarzyszące podróżnym

§ 1. Jeżeli pojazd samochodowy towarzyszący podróżnym zostanie z winy kolei z opóźnieniem załadowany lub wydany, kolej płaci odszkodowanie, pod warunkiem że osoba uprawniona udowodni, że w wyniku tego powstała szkoda; przy czym kwota odszkodowania nie może przekraczać opłaty za przewóz pojazdu.

§ 2. Jeżeli z powodu opóźnienia załadunku z winy kolei osoba uprawniona zrezygnuje z wykonania umowy przewozu, to otrzymuje zwrot zapłaty za przewóz pojazdu i podróżnych. Jeżeli osoba ta udowodni, że z powodu opóźnienia powstała szkoda, może żądać dodatkowo odszkodowania, które nie może przekraczać wysokości opłaty za przewóz pojazdu.

§ 3. W razie całkowitego lub częściowego zagubienia pojazdu osoba uprawniona otrzymuje odszkodowanie za udokumentowaną szkodę, obliczone z uwzględnieniem obecnej wartości pojazdu, które nie może przekraczać kwoty 4000 jednostek obrachunkowych. Przyczepa z ładunkiem lub bez traktowana jest jako pojazd.

§ 4. Jeżeli chodzi o przedmioty pozostawione w pojazdach, kolej odpowiada tylko za szkody wynikłe z jej winy. Łączna kwota odszkodowania nie może przekraczać 700 jednostek obrachunkowych.

Za przedmioty pozostawione na pojazdach kolej nie ponosi odpowiedzialności.

§ 5. Pozostałe postanowienia o odpowiedzialności przy przewozie bagażu dotyczą również przewozu pojazdów samochodowych, towarzyszących podróżnym.

## Rozdział III

## Wspólne postanowienia dotyczące odpowiedzialności

## Artykuł 42

## Odszkodowanie w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa

Postanowienia artykułów 30, 31, 38—41 Przepisów ujednoczonych oraz postanowień prawa krajowego, które ograniczają odszkodowanie do określonej wysokości, nie stosuje się, jeżeli szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei.

Jeżeli jednak zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie wydania bagażu powstało na skutek rażącego niedbalstwa kolei, odszkodowanie jest ograniczone do podwójnej wysokości maksymalnych kwot, przewidzianych w artykułach 38—41.

## Artykuł 43

## Oprocentowanie odszkodowania

§ 1. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania, obliczonych w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, przy czym odsetki są naliczane od dnia reklamacji, zgodnie z artykułem 49, a w razie braku reklamacji — od dnia wniesienia powództwa sądowego.

§ 2. Jednakże przy odszkodowaniu należnym na podstawie artykułów 27 i 28 odsetki są naliczane dopiero od dnia, w którym nastąpiły fakty stanowiące podstawę do określenia wysokości odszkodowania, gdy ten dzień jest późniejszy od dnia złożenia reklamacji lub wniesienia powództwa sądowego.

§ 3. Przy przewozie bagażu można żądać odsetek dopiero wtedy, gdy odszkodowanie przekracza 4 jednostki obrachunkowe na kwit bagażowy.

§ 4. Jeżeli osoba uprawniona nie złoży kolei w wyznaczonym terminie dokumentów potrzebnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, bieg odsetek zawieszają na czas od upływu tego terminu aż do złożenia dokumentów.

## Artykuł 44

## Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności cięższej na niej na podstawie Przepisów ujednoczonych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym Państwie, właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

## Artykuł 45

## Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu. Jeżeli jednak pracownicy kolei i inne osoby

na żądanie podróżnego spełniają usługi, do których kolej nie jest zobowiązana, uważa się ich za działających na rachunek podróżnego, któremu spełniają te usługi.

## Artykuł 46

## Roszczenia szczególne

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

To samo dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników kolei i innych osób, za które kolej odpowiada na podstawie artykułu 45.

## Artykuł 47

## Postanowienia szczególne

§ 1. Z zastrzeżeniem artykułu 41 kolej odpowiada za szkody powstałe na skutek opóźnienia, odwołania pociągu lub utraty połączenia, zgodnie z ustawami i przepisami Państwa, w którym nastąpiło zdarzenie, powodujące te szkody.

§ 2. Z zastrzeżeniem artykułu 26 kolej odpowiada za przedmioty i zwierzęta, nad którymi nadzór należy do podróżnych w myśl artykułu 15 § 5, jak również za przedmioty, które podróżny ma przy sobie, tylko w razie gdy szkoda powstała z winy kolei.

§ 3. Pozostałych artykułów tytułu III i IV nie stosuje się w wypadkach określonych w § 1 i 2.

## Tytuł IV

## Dochodzenie roszczeń

## Artykuł 48

## Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu

§ 1. Jeżeli kolej ujawni lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że bagaż częściowo zaginął lub został uszkodzony, jest ona obowiązana niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolem, w zależności od rodzaju szkody, stan i masę bagażu oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania. Jeden odpis tego protokołu wręcza się nieodpłatnie osobie uprawnionej.

§ 2. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzenia protokołu, może ona żądać ustalenia stanu i masy bagażu, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom Państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

§ 3. W razie zaginięcia sztuk bagażu, osoba uprawniona, dla ułatwienia kolei poszukiwań, jest obowiązana podać możliwie dokładny opis zaginionych sztuk bagażu.

## Artykuł 49

**Reklamacje**

§ 1. Reklamacje dotyczące odpowiedzialności kolei w razie śmierci i zranienia podróżnych należy wnosić na piśmie do jednej z podanych niżej kolei:

- a) kolei odpowiedzialnej; jeżeli zgodnie z artykułem 26 § 4 dwie koleje są odpowiedzialne — do jednej z nich,
- b) kolei wyjazdu,
- c) kolei przeznaczenia,
- d) kolei miejsca zamieszkania lub miejsca stałego pobytu podróżnego, jeśli siedziba kolei znajduje się na terenie Państwa uczestniczącego w konwencji.

§ 2. Pozostałe reklamacje z umowy przewozu należy wnosić na piśmie do kolei określonej w art. 51 § 2 i 3. Przy ostatecznym załatwianiu reklamacji kolej może żądać zwrotu biletu lub kwitu bagażowego.

§ 3. Do wnoszenia reklamacji są powołane osoby uprawnione w myśl artykułu 50 do sądowego dochodzenia roszczeń przeciwko kolei.

§ 4. Bilety, kwity bagażowe i inne dokumenty, które uprawniona osoba chce dołączyć do reklamacji, należy przedstawić w oryginale lub odpisie, na żądanie kolei z odpowiednim uwierzytelnieniem.

## Artykuł 50

**Osoby uprawnione do sądowego dochodzenia roszczeń przeciwko kolei**

Prawo powództwa sądowego przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu przysługuje tylko osobie, która przedstawi bilet lub kwit bagażowy albo w inny sposób udowodni swoje uprawnienie.

## Artykuł 51

**Koleje, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe**

§ 1. Powództwa sądowe z tytułu odpowiedzialności kolei za śmierć lub zranienie podróżnych można wytoczyć tylko przeciwko kolei odpowiedzialnej zgodnie z postanowieniami artykułu 26 § 4. W razie wspólnej eksploatacji linii przez dwie koleje, powód może wybierać pomiędzy tymi kolejami.

§ 2. Powództwa sądowe o zwrot kwoty zapłaconej na podstawie umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciwko kolei, na której rzecz pobrano tę kwotę.

§ 3. Inne powództwa sądowe wynikające z umowy przewozu można wytaczać przeciwko kolei wyjazdu, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której liniach nastąpiło zdarzenie uzasadniające roszczenie. Kolej przeznaczona może być jednak pozwana nawet wtedy, gdy nie otrzymała bagażu.

§ 4. Jeżeli powód ma prawo wyboru pomiędzy kilkoma kolejami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednej z tych kolei.

§ 5. Powództwo sądowe można wytoczyć przeciwko innej kolei niż wskazane w § 2 i 3, jeżeli zostało ono

wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikającym z tej samej umowy przewozu.

## Artykuł 52

**Właściwość**

§ 1. Jeżeli umowy międzypaństwowe lub dokumenty koncesyjne nie stanowią inaczej, powództwa sądowe z tytułu odpowiedzialności kolei za śmierć lub zranienie podróżnych mogą być wniesione tylko przed właściwy sąd Państwa, na którego terenie zdarzył się wypadek z podróżnym.

§ 2. Jeżeli umowy międzypaństwowe lub dokumenty koncesyjne nie stanowią inaczej, powództwo sądowe z tytułu innych roszczeń, określonych w Przepisach ujednoczonych, może być wniesione tylko przed właściwy sąd Państwa, do którego należy pozwana kolej.

Jeżeli kolej eksploatuje w różnych Państwach samodzielne sieci kolejowe, każdą z tych sieci w rozumieniu niniejszego artykułu uważa się za oddzielną kolej.

## Artykuł 53

**Wygąśnięcie roszczeń przeciwko kolei wynikających z tytułu odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych**

§ 1. Wszystkie roszczenia osoby uprawnionej z tytułu odpowiedzialności kolei za śmierć lub zranienie podróżnych wygasają, jeśli najpóźniej do upływu trzech miesięcy od uzyskania wiadomości o wypadku nie zgłosiła go kolei, do której mogą być składane reklamacje zgodnie z postanowieniami artykułu 49 § 1. Jeżeli osoba uprawniona zgłasza kolei wypadek ustnie, kolej wystawia jej potwierdzenie zgłoszenia ustnego.

§ 2. Roszczenia nie wygasają jednak:

- a) gdy osoba uprawniona w terminie przewidzianym w § 1 zgłosi reklamację do jednej z kolei wymienionych w artykule 49 § 1;
- b) gdy kolej odpowiedzialna lub jeżeli zgodnie z artykułem 26 § 4 dwie koleje są odpowiedzialne — jedna z nich w terminie przewidzianym w § 1 w inny sposób dowiedziała się o wypadku podróżnego;
- c) gdy w wyniku okoliczności, których nie można przypisać osobie uprawnionej, wypadek nie został zgłoszony w ogóle lub został zgłoszony nie w terminie;
- d) gdy osoba uprawniona udowodni, że wypadek zdarzył się z winy kolei.

## Artykuł 54

**Wygąśnięcie roszczeń przeciwko kolei wynikających z tytułu umowy o przewóz bagażu**

§ 1. Z chwilą odebrania bagażu przez osobę uprawnioną wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei, wynikające z umowy przewozu, z tytułu opóźnienia w wydaniu, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia.

§ 2. Nie wygasają jednak roszczenia:

- a) z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:
  - 1) zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 48 przed odbiorem bagażu przez osobę uprawnioną,
  - 2) tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać zgodnie z artykułem 48,
- b) za szkody nie dające się zauważyć z zewnątrz, stwierdzone dopiero po odbiorze bagażu przez osobę uprawnioną, jeżeli:
  - 1) stwierdzenie szkody nastąpi zgodnie z artykułem 48 zaraz po jej wykryciu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odbiorze bagażu, oraz
  - 2) osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem;
- c) z tytułu opóźnienia w wydaniu, jeżeli osoba uprawniona w ciągu 21 dni zgłosi je jednej z kolei wymienionych w artykule 51 § 3;
- d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei.

#### Artykuł 55

##### Przedawnienie roszczeń

§ 1. Roszczenia wynikające z odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych przedawniają się:

- a) roszczenia podróżnego — po trzech latach, licząc od pierwszego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek;
- b) roszczenia innych osób uprawnionych — po trzech latach, licząc od pierwszego dnia po dniu, w którym nastąpiła śmierć podróżnego, najpóźniej jednak po pięciu latach, licząc od pierwszego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

§ 2. Inne roszczenia wynikające z umowy przewozu przedawniają się po upływie jednego roku. Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata w odniesieniu do roszczeń:

- a) z tytułu szkody z winy umyślnej;
- b) w razie oszustwa.

§ 3. Przedawnienie według § 2 rozpoczyna się przy roszczeniach:

- a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie — od czternastego dnia po upływie terminu przewidzianego w artykule 23 § 3;
- b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu — od dnia wydania;
- c) o zapłatę lub o zwrot opłaty za przewóz, innych kosztów lub dopłat albo o sprostowanie, w razie niewłaściwego zastosowania taryfy, błędu w obliczeniu lub w pobraniu — od dnia zapłaty lub, jeżeli zapłata nie nastąpiła — od dnia, w którym zapłata powinna być nastąpić;
- d) o uiszczenie dopłaty żądanej przez władze celne lub inne władze administracyjne — od dnia, w którym władze celne lub inne władze wystąpiły z takim żądaniem;

- e) innych, dotyczących przewozu osób — od dnia upływu czasu ważności biletu.

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

§ 4. W razie wniesienia reklamacji zgodnie z artykułem 49, bieg przedawnienia zawiesza się do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla spornej jeszcze części reklamacji. Obowiązek udowodnienia wniesienia reklamacji lub udzielenia na nią odpowiedzi i zwrócenia dokumentów ciąży na stronie powołującej się na te fakty.

Dalsze reklamacje, dotyczące tego samego roszczenia, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 5. Roszczeń przedawnionych nie można dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 6. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

#### Tytuł V

##### Stosunki wzajemne między kolejami

#### Artykuł 56

##### Rozrachunek między kolejami

Każda kolej jest obowiązana zapłacić kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział w opłacie za przewóz, którą pobrała lub powinna była pobrać.

#### Artykuł 57

##### Roszczenia zwrotne w razie zaginięcia lub uszkodzenia

§ 1. Kolei, która na podstawie Przepisów ujednoczonych zapłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie bagażu, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko kolejom uczestniczącym w przewozie według następujących postanowień:

- a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między koleje według zasad podanych pod literą c);
- c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, kwotę należnego odszkodowania dzieli się pomiędzy wszystkie koleje uczestniczące w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach; podziału dokonuje się proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych.

§ 2. W przypadku niewypłacalności jednej z tych kolei udział przypadający na nią, lecz przez nią nie zapłacony, dzieli się pomiędzy wszystkie pozostałe koleje, które uczestniczyły w przewozie, proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych.

## Artykuł 58

**Roszczenia zwrotne przy opóźnieniu w wydaniu**

Odszkodowania za opóźnienie w wydaniu reguluje artykuł 57. Jeżeli opóźnienie to zostało spowodowane przez kilka kolei, kwotę odszkodowania dzieli się proporcjonalnie do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

## Artykuł 59

**Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych**

§ 1. Kolej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym przewidzianym w artykule 57 lub 58, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone przez sąd po przyzpoznanie jej w należyty sposób i po umożliwieniu jej przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy dla przyzpoznanie i interwencji.

§ 2. Kolej występująca z roszczeniem zwrotnym powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie zainteresowane koleje, z którymi nie zawarła umowy, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do kolei, których nie pozwała.

§ 3. Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. Kolejom pozwany nie przysługuje żadne dalsze roszczenie zwrotne.

§ 5. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie, wdrożonego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

## Artykuł 60

**Właściwość przy roszczeniach zwrotnych**

§ 1. Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla tych powództw.

§ 2. Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru pomiędzy sądami właściwymi na podstawie § 1.

## Artykuł 61

**Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych**

Koleje mogą w drodze umów ustanowić odchylenia od postanowień niniejszego tytułu o wzajemnych roszczeniach zwrotnych, z wyjątkiem postanowień zawartych w artykule 59 § 5.

## Tytuł VI

**Postanowienia wyjątkowe**

## Artykuł 62

**Odchylenia**

Postanowienia Przepisów ujednoczonych nie mają pierwszeństwa przed postanowieniami przyjętymi przez niektóre Państwa dla ich wzajemnych komunikacji w formie specjalnych umów, takich jak Traktaty o Europejskiej Wspólnocie Węgla i Stali oraz Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej.

Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r.

**PRZEPISY UJEDNOLICONE O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)**

## Tytuł I

**Postanowienia ogólne**

## Artykuł 1

**Zakres stosowania**

§ 1. Przepisy ujednoczone stosuje się, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w artykule 2, do wszystkich przesyłek towarowych, nadawanych do przewozu na podstawie bezpośredniego listu przewozowego, wystawionego na drogę, która przechodzi przez terytorium co najmniej dwóch Państw i która obejmuje wyłącznie linie wpisane na listę przewidzianą w artykułach 3 i 10 konwencji.

§ 2. W Przepisach ujednoczonych określenie „stacja” obejmuje stacje kolejowe, porty linii żeglugowych

i wszystkie inne urządzenia przedsiębiorstw przewozowych, otwarte dla wykonania umowy przewozu.

## Artykuł 2

**Wyjątki od zakresu stosowania**

§ 1. Przepisów ujednoczonych nie stosuje się do przesyłek, których stacja nadania i stacja przeznaczenia są położone na terytorium tego samego Państwa i które przechodzą przez terytorium innego Państwa tylko tranzytem:

- jeżeli linie, na których odbywa się przewóz tranzytowy, eksploatuje wyłącznie kolej Państwa nadania lub
- jeżeli uczestniczące Państwa lub koleje uzgodniły, że przesyłek tych nie uważa się za międzynarodowe.

§ 2. Do przesyłek pomiędzy stacjami dwóch Państw sąsiednich oraz między stacjami dwóch Państw tranzytem przez terytorium trzeciego Państwa, jeżeli linie, którymi odbywa się przewóz, są eksploatowane wyłącznie przez kolej jednego z tych trzech Państw, stosuje się przepisy wewnętrzne obowiązujące na tej kolei, jeżeli nadawca tego żąda, używając odpowiedniego listu przewozowego, i jeżeli ustawy i przepisy żadnego z uczestniczących Państw nie sprzeciwiają się temu.

### Artykuł 3

#### Obowiązek przewozu

§ 1. Kolej jest obowiązana wykonać, zgodnie z warunkami Przepisów ujednoczonych, przewóz wszystkich towarów nadanych jako przesyłki wagonowe, jeżeli:

- nadawca zastosuje się do Przepisów ujednoczonych, do postanowień dodatkowych i do taryf,
- przewóz jest możliwy przy użyciu personelu i zwykłych środków przewozowych, odpowiadających normalnym wymaganiom komunikacji,
- przewozu nie uniemożliwiają okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. Kolej jest obowiązana przyjmować do przewozu towary, których załadowanie, przeładowanie lub wyładowanie wymaga użycia specjalnych urządzeń, tylko wtedy, gdy stacje, na których czynności te mają być wykonane, mają takie urządzenia.

§ 3. Kolej jest obowiązana przyjmować do przewozu tylko takie towary, których przewóz może być wykonany niezwłocznie; przepisy obowiązujące na stacji nadania określają przypadki, w których przyjmowane są na tymczasowe przechowanie towary nie odpowiadające temu warunkowi.

§ 4. Jeżeli właściwa władza zarządziła, że:

- ruch będzie zawieszony czasowo lub na stałe, całkowicie lub częściowo,
- pewne przesyłki będą wyłączone lub dopuszczone tylko na pewnych warunkach;

zarządzenia te należy niezwłocznie podać do wiadomości publicznej i kolejom; koleje te podają je do wiadomości kolejom innych państw w celu ich publikacji.

§ 5. Koleje mogą we wzajemnym porozumieniu koncentrować przewóz towarów w pewnych relacjach, przez określone punkty graniczne i określone kraje tranzytowe.

Zarządzenia te komunikuje się Urzędowi Centralnemu. Są one zamieszczane przez koleje na specjalnych listach, ogłaszane w sposób ustalony dla taryf międzynarodowych i wchodzi w życie po upływie miesiąca od daty zawiedzenia Urzędu Centralnego.

§ 6. Każde naruszenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu uzasadnia roszczenie o wynagrodzenie wyrządzonej z tego tytułu szkody.

### Artykuł 4

#### Przedmioty wyłączone od przewozu

Wyłączone są od przewozu:

- przedmioty, których przewóz jest zabroniony, choćby tylko w jednym z uczestniczących Państw,

- przedmioty, których przewóz jest zastrzeżony dla poczty, choćby tylko w jednym z uczestniczących Państw,
- przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, masy lub właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na jednej z kolei biorącej udział w przewozie,
- materiały i przedmioty wyłączone od przewozu na podstawie Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), Aneks I do Przepisów ujednoczonych, z zastrzeżeniem odchyień przewidzianych w artykule 5 § 2.

### Artykuł 5

#### Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo

§ 1. Dopuszczone są do przewozu warunkowo:

- materiały i przedmioty dopuszczone do przewozu na warunkach ustalonych w RID lub w umowach i postanowieniach taryfowych przewidzianych w § 2,
- przewozy zwłok, tabor kolejowy toczący się na własnych kołach, żywe zwierzęta, jak również przedmioty, których przewóz sprawia szczególne trudności z powodu ich rozmiarów, masy lub właściwości, na warunkach postanowień dodatkowych; postanowienia te mogą odbiegać od Przepisów ujednoczonych.

Żywe zwierzęta powinny pozostawać pod nadzorem dozorca przydzielonego przez nadawcę. Dozorca nie jest wymagany, jeżeli to przewidują taryfy międzynarodowe lub jeżeli koleje uczestniczące w przewozie na wniosek nadawcy zrezygnują z dozoru; w tym wypadku, jeżeli nie ma innego porozumienia, kolej jest zwolniona od odpowiedzialności za całkowite zaginięcie lub uszkodzenie, wynikające z niebezpieczeństwa, któremu miało zapobiec dozorowanie.

§ 2. Dwa lub więcej Państw, w drodze umów, albo dwie lub więcej kolei, w drodze postanowień taryfowych, mogą uzgodnić warunki, pod którymi pewne materiały i przedmioty wyłączone od przewozu na podstawie RID będą dopuszczone do przewozu.

Państwa lub koleje mogą w tej samej formie przyjąć mniej rygorystyczne warunki dopuszczenia do przewozu niż przewidziane w RID.

Umowy i postanowienia taryfowe tego rodzaju powinny być ogłoszone i podane do wiadomości Urzędowi Centralnemu, który przekazuje je do wiadomości Państwom.

### Artykuł 6

#### Taryfy. Umowy specjalne

§ 1. Przewoźne i opłaty dodatkowe oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych w każdym Państwie, ważnych w chwili zawarcia umowy przewozu, również wówczas, gdy przewoźne oblicza się oddzielnie za różne odcinki przewozu.

§ 2. Taryfy powinny zawierać wszystkie warunki specjalne niezbędne do przewozu, a w szczególności dane niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz, w razie potrzeby, warunki przerachowania walut.



Warunki taryf mogą tylko wtedy odbiegać od Przepisów ujednoczonych, gdy Przepisy te przewidują to wyraźnie.

§ 3. Taryfy powinny być stosowane wobec wszystkich na tych samych warunkach.

§ 4. Koleje mogą zawierać umowy specjalne przyznające zniżki od opłat lub inne udogodnienia, jeżeli przyznają podobne warunki użytkownikom znajdującym się w podobnym położeniu.

Zniżki od opłat lub inne udogodnienia mogą być przyznawane na potrzeby służb kolei, na potrzeby administracji publicznej lub w celach dobroczynnych.

Nie ma obowiązku ogłaszania decyzji wydawanych na podstawie ust. 1 i 2.

§ 5. Taryfy międzynarodowe mogą być uznane za obowiązujące w komunikacji międzynarodowej, z wyłączeniem taryf wewnętrznych.

Stosowanie taryfy międzynarodowej może być uzależnione od wyraźnego żądania jej w liście przewozowym.

§ 6. Taryfy oraz ich zmiany uważa się za należycie ogłoszone z chwilą, gdy kolej przekaże wszystkie ich szczegóły do dyspozycji użytkownikom.

Ogłaszanie taryf międzynarodowych jest obowiązkiem tylko w Państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako kolej nadania lub przeznaczenia.

§ 7. Podwyżki stawek taryf międzynarodowych, jak również inne zarządzenia pociągające za sobą obostrzenia warunków przewozu przewidzianych w tych taryfach, wchodzi w życie najwcześniej w piętnaście dni po ich ogłoszeniu, z wyjątkiem niżej podanych przypadków:

- a) jeżeli taryfa międzynarodowa przewiduje rozszerzenie taryfy wewnętrznej na całą drogę przewozu, stosuje się terminy ogłoszenia obowiązujące dla tej taryfy wewnętrznej,
- b) jeżeli podwyżki opłat taryfy międzynarodowej wynikają z ogólnego podwyższenia opłat taryf wewnętrznych jednej z kolei uczestniczących w przewozie, wchodzi one w życie następnego dnia po ich ogłoszeniu, pod warunkiem że o dostosowaniu opłat taryfy międzynarodowej do tej podwyżki zawiadomiono co najmniej piętnaście dni przedtem; zawiadomienie to nie może jednak nastąpić wcześniej niż ogłoszenie o podwyższeniu opłat w odpowiednich taryfach wewnętrznych,
- c) jeżeli zmiany przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach międzynarodowych są spowodowane zmianami kursu walut lub jeżeli powinny być sprostowane oczywiste pomyłki, to zmiany i sprostowania wchodzi w życie następnego dnia po ich ogłoszeniu.

§ 8. W Państwach, w których nie ma obowiązku ogłaszania określonych taryf ani stosowania ich do wszystkich użytkowników na tych samych warunkach, postanowienia tego artykułu nie mają zastosowania, jeśli zawierają one taki obowiązek.

§ 9. Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach kolei nie może pobierać żadnych innych kwot poza wydatkami przez nią poniesionymi. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wpisane oddzielnie do listu przewozowego, z podaniem wszystkich niezbędnych dowodów.

Jeżeli dowodami tymi są załączniki dołączone do listu przewozowego i jeżeli pokrycie tych wydatków należy do nadawcy, załączników tych nie wydaje się odbiorcy wraz z listem przewozowym, lecz przekazuje się je nadawcy ze szczegółowym rachunkiem należności przewozowych zgodnie z artykułem 15 § 7.

## Artykuł 7

### Jednostka obrachunkowa. Kurs przeliczenia lub przyjmowania walut

§ 1. Jednostką obrachunkową przewidzianą w Przepisach ujednoczonych jest specjalne prawo ciągnięcia, określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej Państwa będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalana według metody obliczeniowej stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy do własnych operacji i transakcji.

§ 2. Wyrażona w specjalnym prawie ciągnięcia wartość waluty krajowej Państwa nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest ustalana w sposób określony przez to Państwo.

Przeliczenie to powinno wyrażać w walucie krajowej w miarę możliwości tę samą wartość realną, która byłaby osiągnięta z zastosowaniem § 1.

§ 3. Dla Państwa, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego ustawodawstwo nie pozwala na stosowanie postanowień § 1 lub § 2, ustala się w Przepisach ujednoczonych jednostkę obrachunkową o wartości odpowiadającej trzem frankom złotym.

Frank złoty jest określony przez 10/31 grama złota o próbie 0,900.

Przeliczenie franka złotego na walutę krajową powinno w miarę możliwości doprowadzić do osiągnięcia tej samej wartości realnej, jaką osiągnęłoby się z zastosowaniem § 1.

§ 4. W ciągu trzech miesięcy od daty wejścia w życie konwencji oraz w każdym wypadku zmiany metody przeliczeniowej lub w wartości swojej waluty krajowej w stosunku do jednostki obrachunkowej Państwa komunikują Urzędowi Centralnemu swoją metodę obliczania zgodnie z § 2 lub wynik przeliczenia zgodnie z § 3.

Urząd Centralny przekazuje te informacje do wiadomości Państwom.

§ 5. Kolej publikuje kursy:

- a) po których przelicza kwoty wyrażone w walucie zagranicznej, jeżeli są one uiszczone w krajowych środkach płatniczych (kursy przeliczenia),
- b) po których przyjmuje zagraniczne środki płatnicze (kursy przyjmowania).

## Artykuł 8

### Postanowienia specjalne o niektórych przewozach

§ 1. W odniesieniu do przewozu wagonów prywatnych obowiązują postanowienia specjalne zawarte w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych (RIP), Aneks II do Przepisów ujednoczonych.

§ 2. W odniesieniu do przewozu kontenerów przewidziane są postanowienia specjalne zawarte w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami kontenerów (RICO), Aneks III do Przepisów ujednoczonych.

§ 3. W odniesieniu do przewozu przesyłek ekspresowych koleje mogą w wyniku zamieszczenia postanowień w taryfach uzgodnić specjalne przepisy zgodne z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami przesyłek ekspresowych (RIEx), Aneks IV do Przepisów ujednoczonych.

§ 4. Dwa lub więcej Państw w drodze umowy, a dwie lub więcej kolei w drodze postanowień dodatkowych lub przepisów taryfowych mogą uzgodnić warunki przewozu wprowadzające odchylenia od Przepisów ujednoczonych, a mianowicie w odniesieniu do przewozów:

- a) przesyłek za zbywalnymi dokumentami przewozowymi,
- b) przesyłek wydawanych tylko za zwrotem wtórnika listu przewozowego,
- c) przesyłek czasopism,
- d) przesyłek przeznaczonych na targi i wystawy,
- e) przesyłek przyborów ładunkowych oraz środków chroniących przewożone towary od ciepła i zimna,
- f) przesyłek przewożonych na całej drodze przewozu lub jej części, za listami przewozowymi, które nie służą za dokument obliczeniowy i rozrachunkowy,
- g) przesyłek przewożonych za dokumentami elektronicznego przetwarzania danych.

#### Artykuł 9

##### Postanowienia dodatkowe

§ 1. Dwa lub więcej Państw albo dwie lub więcej kolei mogą wydawać postanowienia dodatkowe w celu wykonania Przepisów ujednoczonych. Mogą one odbiegać od Przepisów ujednoczonych tylko wtedy, gdy przepisy te wyraźnie to przewidują.

§ 2. Postanowienia dodatkowe wchodzi w życie i są ogłaszane w trybie przewidzianym w ustawach i przepisach każdego Państwa. O postanowieniach dodatkowych i ich wprowadzeniu w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

#### Artykuł 10

##### Prawo krajowe

§ 1. W sprawach nie uregulowanych w Przepisach ujednoczonych, w postanowieniach dodatkowych i w taryfach międzynarodowych stosuje się prawo krajowe.

§ 2. Przez pojęcie prawa krajowego rozumie się prawo Państwa, włącznie z normami kolizyjnymi, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń.

#### Tytuł II

##### Zawarcie i wykonanie umowy przewozu

#### Artykuł 11

##### Zawarcie umowy przewozu

§ 1. Umowa przewozu zawarta jest z chwilą, gdy kolej nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem

przewozowym. Przyjęcie stwierdza się przez odcisnięcie w liście przewozowym, a w odpowiednim wypadku, na każdym arkuszu dodatkowym, stempla stacji nadania lub adnotacji maszyny księgowej z datą przyjęcia.

§ 2. Postępowanie, zgodnie z § 1, powinno się odbyć bezpośrednio po nadaniu do przewozu całości towaru wymienionego w liście przewozowym — jeśli przepisy obowiązujące na stacji nadania to przewidują — po opłaceniu należności przewozowych, które nadawca bierze na swój rachunek, lub po złożeniu odpowiedniego zabezpieczenia, zgodnie z artykułem 15 § 7. Wymienione postępowanie powinno się odbyć w obecności nadawcy, jeżeli tego żąda.

§ 3. Po nałożeniu stempla lub adnotacji maszyny księgowej list przewozowy stanowi dowód zawarcia i dowód treści umowy przewozu.

§ 4. Jeżeli jednak chodzi o towary, których załadowanie na podstawie postanowień taryfowych lub zawartych umów z nadawcą należy do niego, jeśli takie umowy są dozwolone na stacji nadania, dane dotyczące masy towaru lub liczby sztuk, wniesione do listu przewozowego, stanowią dowód przeciwko kolei tylko wówczas, gdy kolej sprawdziła tę masę lub liczbę sztuk i potwierdziła to w liście przewozowym. W razie potrzeby dane te można udowodnić w inny sposób.

Jeżeli jest oczywiste, że z różnicy masy lub liczby sztuk w stosunku do danych wniesionych do listu przewozowego nie wynika żaden rzeczywisty brak, dane te nie mogą stanowić dowodu przeciwko kolei. Występuje to szczególnie w tym przypadku, gdy wagon został przekazany odbiorcy z nie naruszonymi oryginalnymi zamknięciami.

§ 5. Kolej jest obowiązana poświadczyć na wtórniku listu przewozowego przez odcisnięcie stempla z datą lub nałożenie adnotacji maszyny księgowej przyjęcie towaru i datę jego przyjęcia do przewozu, przed zwróceniem tego wtórnika nadawcy.

Wtórnik ten nie ma takiego znaczenia jak list przewozowy towarzyszący przesyłce ani konosament.

#### Artykuł 12

##### List przewozowy

§ 1. Nadawca powinien złożyć należycie wypełniony list przewozowy.

Na każdą przesyłkę powinien być wystawiony jeden list przewozowy. Jeden list przewozowy może obejmować ładunek tylko jednego wagonu. Postanowienia dodatkowe mogą przewidywać odchylenia od tych regulacji.

§ 2. Koleje ustalają jednolity wzór listu przewozowego na przesyłkę zwyczajną i na przesyłkę pospieszną, który powinien zawierać wtórnik przeznaczony dla nadawcy.

Wybór listu przewozowego przez nadawcę wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną, czy pospieszną. Żądanie przewiezienia towaru na pewnej części drogi przewozu jako przesyłki pospiesznej, a na innej części drogi przewozu jako przesyłki zwyczajnej nie jest dozwolone, chyba że wszystkie zainteresowane koleje zawarły odpowiednie umowy.

Dla określonych komunikacji, w szczególności pomiędzy krajami sąsiednimi, koleje mogą przewidzieć w taryfach stosowanie uproszczonego wzoru listu przewozowego.

§ 3. List przewozowy powinien być drukowany w dwóch lub ewentualnie w trzech językach, z których przynajmniej jeden powinien być językiem roboczym Organizacji.

Taryfy międzynarodowe mogą ustalać, w jakim języku powinny być zamieszczone przez nadawcę dane w liście przewozowym. W braku takich ustaleń, dane te należy zamieszczać w jednym z języków urzędowych Państwa nadania, z jednoczesnym dodaniem tłumaczenia na jeden z języków roboczych Organizacji, chyba że są one już zamieszczone w jednym z tych języków.

Zamieszczane przez nadawcę w liście przewozowym dane powinny być pisane literami łacińskimi, jeżeli postanowienia dodatkowe lub taryfy międzynarodowe nie przewidują od tego odchyleń.

#### Artykuł 13

##### Treść listu przewozowego

§ 1. List przewozowy powinien w każdym przypadku zawierać:

- a) nazwę stacji przeznaczenia,
- b) nazwę i adres odbiorcy; jako odbiorca powinna być wskazana osoba fizyczna lub inny podmiot prawa,
- c) oznaczenie towaru,
- d) masę lub, w braku masy, podobną wskazówkę, zgodnie z przepisami obowiązującymi na stacji nadania,
- e) liczbę sztuk i rodzaj opakowania przesyłek drobnych lub wagonowych, podlegających przeładowaniu w komunikacji kolejowo-morskiej, bez względu na to, czy przesyłka wagonowa składa się z jednej, czy też z kilku sztuk,
- f) numer wagonu oraz oprócz tego, przy wagonach prywatnych, masę własną (tare) przy towarach, do których załadowania jest obowiązany nadawca,
- g) dokładne wyliczenie dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, załączonych do listu przewozowego lub według wskazówki w liście przewozowym, złożonych do dyspozycji kolei na oznaczonej stacji lub w urzędzie celnym albo w innym urzędzie,
- h) nazwisko i adres nadawcy; jako nadawca powinna być wskazana jedna osoba fizyczna lub inny podmiot prawa. Jeżeli przepisy obowiązujące na stacji nadania tego wymagają, nadawca powinien zamieścić przy swoim nazwisku i adresie swój podpis odręczny, nadrukowany lub nałożony za pomocą stempla.

Przepisy obowiązujące na stacji nadania stosuje się na całej drodze przewozu w zakresie pojęcia „przesyłka wagonowa” i „przesyłka drobna”.

§ 2. List przewozowy powinien, w razie potrzeby, zawierać wszelkie inne wskazówki przewidziane w Przepisach ujednoczonych. Może on zawierać inne wskazówki tylko wówczas, gdy są one przewidziane lub dopuszczone w ustawach lub przepisach jednego z Państw, w postanowieniach dodatkowych lub w taryfach i gdy nie są sprzeczne z Przepisami ujednoczonymi.

§ 3. Jednakże nadawca może zamieścić w przeznaczonym do tego celu miejscu, lecz tylko jako informację dla odbiorcy, wskazówki odnoszące się do przesyłki, z których nie wynika dla kolei żadna odpowiedzialność lub zobowiązanie.

§ 4. Niedopuszczalne jest zastępowanie listu przewozowego innymi dokumentami lub dołączanie do niego innych dokumentów niż te, które są przewidziane lub dopuszczone w Przepisach ujednoczonych, w postanowieniach dodatkowych lub w taryfach.

#### Artykuł 14

##### Droga przewozu i zastosowane taryfy

§ 1. Nadawca może określić w liście przewozowym drogę przewozu, podając przejścia graniczne lub stacje graniczne, a w odpowiednim przypadku — przejścia graniczne pomiędzy kolejami. Może on wskazać tylko te przejścia lub stacje graniczne, które są otwarte dla przewozu w danej relacji.

§ 2. Za równoznaczne z określeniem drogi przewozu uważa się:

- a) wskazanie stacji, na których powinny być załatwione formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne, jak również wskazanie tych stacji, na których powinny być dokonane specjalne czynności przy towarze (np. dozór nad zwierzętami, dolodowanie itd.),
- b) wskazanie taryf, które powinny być zastosowane, jeżeli to wystarczy do ustalenia stacji, pomiędzy którymi żądane taryfy powinny być stosowane,
- c) oświadczenie o opłacaniu wszystkich lub części należności przewozowych do X (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego krajów sąsiadujących).

§ 3. Poza przypadkami wymienionymi w artykule 3 § 4 i 5 i w artykule 33 § 1 kolej może dokonać przewozu inną drogą przewozu niż określona przez nadawcę tylko pod następującymi warunkami:

- a) że formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne, jak również specjalne czynności przy towarze będą zawsze wykonane na stacjach wskazanych przez nadawcę,
- b) że należności przewozowe nie będą większe i terminy dostawy nie będą dłuższe niż należności i terminy dostawy ustalone według drogi przewozu wskazanej przez nadawcę.

Litery a) nie stosuje się do przesyłek drobnych, jeżeli jedna z kolei uczestniczących w przewozie nie może zachować drogi przewozu wskazanej przez nadawcę z powodu przepisów o drogach przewozu wynikających z jej organizacji międzynarodowych przewozów przesyłek drobnych.

§ 4. Z zastrzeżeniem postanowień § 3 należności przewozowe i terminy dostawy oblicza się według drogi przewozu wskazanej przez nadawcę lub w innym przypadku — według drogi, którą wybrała kolej.

§ 5. Nadawca może wskazać w liście przewozowym taryfy, które powinny być zastosowane. Kolej powinna zastosować te taryfy, jeżeli są spełnione warunki do ich stosowania.

§ 6. Jeżeli wskazówki nadawcy nie wystarczają do ustalenia drogi przewozu lub taryf, które powinny być zastosowane, albo jeżeli niektóre z tych wskazówek są ze sobą sprzeczne, kolej powinna wybrać tę drogę przewozu lub te taryfy, które uważa za najbardziej korzystne dla nadawcy.

§ 7. Kolej odpowiada za szkodę wynikłą z dokonanego wyboru zgodnie z § 6 tylko w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa.

§ 8. Jeżeli między stacją nadania a stacją przeznaczenia istnieje taryfa międzynarodowa i jeżeli wskutek braku wystarczających wskazówek nadawcy kolej zastosowała tę taryfę, powinna ona zwrócić — na żądanie osoby uprawnionej — ewentualną różnicę między przewoźnym obliczonym w ten sposób a przewoźnym, które wynikłoby z łącznego zastosowania na tej samej drodze przewozu innych obowiązujących taryf, jeśli ta różnica przewyższałaby kwotę 4 jednostek obrachunkowych z jednego listu przewozowego.

Powyższa zasada obowiązuje również, jeżeli z powodu braku wystarczających wskazówek kolej zastosowała łącznie poszczególne taryfy, podczas gdy istnieje taryfa międzynarodowa bardziej korzystna w zakresie opłat, chociaż wszystkie inne warunki są takie same.

#### Artykuł 15

##### Oplacanie należności przewozowych

§ 1. Należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne powstałe począwszy od przyjęcia do przewozu aż do wydania) płaci nadawca albo odbiorca, zgodnie z niżej podanymi przepisami.

Przy stosowaniu tych postanowień opłaty, które na podstawie zastosowanej taryfy powinny być dodawane przy obliczaniu przewoźnego do stawek zwyczajnych lub do stawek wyjątkowych, uważa się za przewoźne.

§ 2. Nadawca, który bierze na swój rachunek całość lub część należności przewozowych, powinien wskazać to w liście przewozowym, używając jednego z następujących oświadczeń:

- a) 1° „franko przewoźne”, jeżeli bierze na swój rachunek tylko przewoźne,
- 2° „franko przewoźne oraz (...)”, jeżeli bierze na swój rachunek oprócz przewoźnego inne należności; powinien on określić dokładnie te należności; uzupełnienia, które mogą dotyczyć tylko opłat dodatkowych lub innych należności, powstałych począwszy od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania, a także opłat pobieranych przez władze celne lub inne władze administracyjne, nie powinny prowadzić do podziału kwoty ogólnej tej samej kategorii należności (np. kwoty ogólnej cła i innych opłat należnych władzom celnym, przy czym podatek od wartości dodanej uważa się za oddzielną kategorię należności),
- 3° „franko przewoźne do X” (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów), jeżeli bierze na swój rachunek przewoźne do X,
- 4° „franko przewoźne oraz (...) do X” (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów), jeżeli bierze na swój rachunek, oprócz przewoźnego, inne należności do X, z wyłączeniem wszystkich należności odnoszących się do następnego kraju lub kolei; postanowienia punktu 2° stosuje się przez analogię,
- b) „franko wszystkie należności przewozowe”, jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, cło i inne należności),

c) „franko (...)”, jeżeli bierze na swój rachunek określoną kwotę, kwotę tę należy podać w walucie kraju nadania, gdy postanowienia taryfy nie stanowią inaczej.

Opłaty dodatkowe i inne należności, które według przepisów obowiązujących na stacji nadania powinny być obliczone za całą drogę przewozu, jak również opłatę za deklarowaną wartość dostawy, przewidzianą w artykule 16 § 2, w razie opłacania należności zgodnie z literą a) punkt 4°, uiszcza zawsze w całości nadawca.

§ 3. Taryfy międzynarodowe mogą nakazywać w kwestii opłacania należności przewozowych wyłącznie stosowanie określonych oświadczeń przewidzianych w § 2 lub stosowanie innych oświadczeń.

§ 4. Należności przewozowe, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się za przekazane na odbiorcę. Jednakże należności przewozowe zawsze obciążają nadawcę, gdy odbiorca nie odebrał listu przewozowego, nie skorzystał z praw przysługujących mu zgodnie z artykułem 28 § 4, ani też nie zmienił umowy przewozu zgodnie z artykułem 31.

§ 5. Opłaty dodatkowe, takie jak postojowe, składowe, za ważenie, ponosi zawsze odbiorca, jeżeli ich pobranie wynika z okoliczności spowodowanych przez odbiorcę lub ze zgłoszonego przez niego żądania.

§ 6. Kolej nadania może żądać od nadawcy opłacenia z góry należności przewozowych, jeżeli chodzi o towary, które według jej oceny narażone są na szybkie zepsucie lub które z powodu małej wartości lub swych właściwości nie zabezpieczają dostatecznie tych należności.

§ 7. Jeżeli przy nadaniu nie można dokładnie ustalić kwoty należności przewozowych, którą nadawca bierze na swój rachunek, należności te wpisuje się do rachunku przedpłaty, na podstawie którego należy rozliczyć się z nadawcą, najpóźniej w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Kolej może żądać, tytułem zabezpieczenia, wpłaty pewnej sumy za pokwitowaniem w wysokości odpowiadającej w przybliżeniu tym należnościom. Nadawcy wydaje się, za zwrotem pokwitowania, szczegółowy rachunek należności przewozowych, sporządzony według danych zamieszczonych w rachunku przedpłaty.

§ 8. Stacja nadania powinna szczegółowo podać zarówno w liście przewozowym, jak i we wtórniku listu przewozowego należności przewozowe opłacone z góry, jeśli przepisy obowiązujące na stacji nadania nie postanawiają, że należności te powinny być wyszczególnione tylko we wtórniku listu przewozowego. W przypadku przewidzianym w § 7 należności te nie powinny być podane ani w liście przewozowym, ani we wtórniku listu przewozowego.

#### Artykuł 16

##### Wartość dostawy

§ 1. Każda przesyłka może być przedmiotem deklaracji wartości dostawy. Kwota deklarowanej wartości dostawy powinna być wpisana cyframi do listu przewozowego i podana w walucie kraju nadania, w innej walucie określonej w taryfie lub w jednostce obrachunkowej.

§ 2. Opłatę za deklarowanie wartości dostawy oblicza się za całą drogę przewozu według taryf kolei nadania.

## Artykuł 17

**Zaliczenia i zaliczki**

§ 1. Nadawca może obciążyć towar zaliczeniem do wysokości jego wartości w momencie przyjęcia towaru przez stację nadania.

Kwota zaliczenia powinna być wyrażona w walucie kraju nadania; taryfy mogą przewidywać wyjątki.

§ 2. Kolej jest obowiązana wypłacić zaliczenie dopiero wówczas, gdy odbiorca wpłaci tę kwotę zaliczenia. Kwotę tę należy postawić do dyspozycji w terminie trzydziestu dni po jej wpłaceniu; po upływie tego terminu należą się odsetki w stosunku rocznym pięć procent (5%).

§ 3. Jeżeli odbiorcy wydano towar w całości lub w części, nie pobierając od niego uprzednio zaliczenia, kolej jest obowiązana wynagrodzić nadawcy szkodę do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.

§ 4. Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę ustaloną w taryfach; opłatę tę należy uiszczyć także wtedy, gdy zaliczenie zostało zniesione lub zmniejszone wskutek zmiany umowy przewozu zgodnie z artykułem 30 § 1.

§ 5. Zaliczki są dopuszczalne tylko na podstawie przepisów obowiązujących na stacji nadania.

§ 6. Kwota zaliczenia i zaliczki powinna być wpisana do listu przewozowego w cyfrach.

## Artykuł 18

**Odpowiedzialność za wskazówki zamieszczone w liście przewozowym**

Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość swoich wskazówek zamieszczonych w liście przewozowym. Ponosi on wszelkie następstwa wynikające z tego, że te wskazówki są niewłaściwe, niedokładne, niekompletne lub wpisane w innym miejscu niż na to przeznaczone. Jeżeli miejsce to jest niewystarczające, nadawca powinien w nim wskazać, gdzie znajduje się uzupełnienie wskazówki.

## Artykuł 19

**Stan, opakowanie i oznaczenie towaru**

§ 1. Jeżeli kolej przyjmuje do przewozu towar mający wyraźne ślady uszkodzenia, może ona żądać, aby w liście przewozowym wskazano stan tego towaru.

§ 2. Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien być opakowany przez nadawcę w sposób zabezpieczający ten towar przed całkowitym lub częściowym zaginięciem i uszkodzeniem podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkom przewozowym oraz innym towarom. Poza tym opakowanie powinno odpowiadać przepisom obowiązującym na stacji nadania.

§ 3. Jeżeli nadawca nie zastosował się do postanowień § 2, kolej może odmówić przyjęcia towaru albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwość opakowania, podając jego dokładny opis.

§ 4. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie skutki wynikłe z braku lub wadliwości opakowania, a w szczególności powinien naprawić szkodę, którą kolej poniosła z tego tytułu.

Jeżeli w liście przewozowym brak jest odpowiedniego oświadczenia, na kolei ciąży obowiązek udowodnienia braku lub wadliwości opakowania.

§ 5. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w taryfach, nadawca przesyłki drobnej powinien podać na każdej sztuce lub na nalepce dopuszczonej przez kolej, w sposób jasny i wykluczający jakąkolwiek zamianę i całkowicie zgodnie z danymi zawartymi w liście przewozowym, wyraźnie i w sposób uniemożliwiający wytarcie:

- a) nazwisko i adres odbiorcy,
- b) stację przeznaczenia.

Dane wymienione pod lit. a) i b) powinny być również zamieszczone na każdej sztuce przesyłki wagonowej, przeładowywanej w komunikacji kolejowo-morskiej.

Poprzednie nieaktualne napisy lub nalepki nadawca powinien uczynić nieczytelnymi lub usunąć.

§ 6. Jeżeli postanowienia dodatkowe lub taryfy nie przewidują wyjątku, przedmioty kruche lub łatwo rozsypujące się w wagonie oraz towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne przesyłki, przewozi się tylko jako przesyłki wagonowe, chyba że towary te będą opakowane lub połączone w sposób uniemożliwiający ich stłuczenie, zagubienie, zanieczyszczenie lub też uszkodzenie innych przesyłek.

## Artykuł 20

**Nadanie do przewozu i załadowanie towaru**

§ 1. Tryb nadawania towarów do przewozu regulują przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 2. Załadowanie towarów należy do kolei lub nadawcy, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania, jeśli niniejsze Przepisy ujednolicone nie zawierają innych postanowień albo jeśli w liście przewozowym nie ma wskazówki o zawarciu specjalnego porozumienia pomiędzy nadawcą a koleją. Jeżeli załadowanie towaru należy do nadawcy, powinien on przestrzegać granicy obciążenia wagonu. Jeżeli na poszczególnych odcinkach drogi przewozu obowiązują różne granice obciążenia, nadawca powinien przestrzegać najniższej granicy obciążenia na całej drodze przewozu. Postanowienia ustalające granice obciążenia, których należy przestrzegać, ogłasza się w takim samym trybie, jak taryfy. Kolej może wskazać nadawcy, na jego żądanie, granicę obciążenia, której należy przestrzegać.

§ 3. Jeżeli towar został załadowany przez nadawcę, nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa wynikłe z wadliwego załadowania i powinien w szczególności wynagrodzić kolei szkodę poniesioną z tego powodu. Jednakże artykuł 15 stosuje się do ponoszenia kosztów wynikłych z poprawienia wadliwego załadowania. Na kolei ciąży obowiązek udowodnienia wadliwości załadowania.

§ 4. Towary powinny być przewożone w wagonach krytych, w wagonach niekrytych, w wagonach niekrytych pod oponami lub w wagonach specjalnie urządzonych, stosownie do przepisów taryf międzynarodowych, jeśli niniejsze Przepisy ujednolicone nie zawierają w tym za-

kresie innych postanowień. Jeżeli nie ma taryf międzynarodowych lub jeżeli nie zawierają one postanowień w tej kwestii, przepisy obowiązujące na stacji nadania mają zastosowanie do całej drogi przewozu.

§ 5. Nakładanie zamknięć na wagony regulują przepisy obowiązujące na stacji nadania. Nadawca wskazuje w liście przewozowym liczbę i znaki zamknięć, które nałożył na wagon.

#### Artykuł 21

##### Sprawdzenie

§ 1. Kolej ma prawo zawsze sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom wniesionym do listu przewozowego oraz czy zachowano przepisy dotyczące towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo.

§ 2. Jeżeli sprawdzana jest zawartość przesyłki, to zależenie od tego, czy sprawdzenie odbywa się na stacji nadania, czy na stacji przeznaczenia, należy wezwać nadawcę lub odbiorcę, aby był obecny przy tym sprawdzeniu. Jeżeli zainteresowany nie stawia się albo jeżeli sprawdzenie odbywa się na drodze przewozu, należy dokonać go w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego, jeśli ustawy i przepisy obowiązujące w Państwie, w którym odbywa się sprawdzenie, nie stanowią inaczej.

Kolej może jednak sprawdzić zawartość przesyłki na drodze przewozu tylko wtedy, gdy wymagają tego okoliczności eksploatacyjne lub przepisy celne albo inne przepisy administracyjne.

§ 3. Wynik sprawdzenia oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym należy wnieść do tego listu. Jeżeli sprawdzenia dokonano na stacji nadania, wynik sprawdzenia należy wnieść również do wtórnika listu przewozowego, jeśli jest on w posiadaniu kolei.

Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym lub jeżeli nie zostały zachowane przepisy dotyczące towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, należności powstałe z tytułu sprawdzenia obciążają towar, chyba że zostały uiszczone bezpośrednio.

#### Artykuł 22

##### Ustalenie masy i liczby sztuk

§ 1. Przepisy obowiązujące w każdym Państwie określają warunki, na których podstawie kolej powinna ustalić masę towaru lub liczbę sztuk przesyłki, jak również rzeczywistą masę własną wagonu. Kolej powinna zamieścić w liście przewozowym wynik tych ustaleń.

§ 2. Jeżeli zważenie dokonane przez kolej po zawarciu umowy przewozu wykazuje różnicę masy, to za podstawę do obliczenia przewoźnego przyjmuje się masę ustaloną przez stację nadania lub w braku takiej masy — masę wskazaną przez nadawcę, gdy:

- różnica w sposób oczywisty powstała wskutek naturalnych właściwości towaru lub wskutek wpływów atmosferycznych,
- zważenia dokonano na wadze wagonowej i jego wynik nie różni się więcej niż o dwa procent od masy ustalonej przez stację nadania lub w braku takiej masy — od masy wskazanej przez nadawcę.

#### Artykuł 23

##### Przekroczenie granicy obciążenia

§ 1. Jeżeli stacja nadania lub stacja pośrednia stwierdzi przekroczenie granicy obciążenia wagonu, nadwyżka ładunku może być usunięta z wagonu nawet wówczas, gdy dopłata się nie należy. W odpowiednim przypadku nadawcę lub w razie zmiany umowy przewozu, zgodnie z artykułem 31 — odbiorcę wzywa się bezzwłocznie do udzielenia wskazówek dotyczących nadwyżki ładunku.

§ 2. Niezależnie od zapłacenia dopłat przewidzianych w artykule 24 przewoźne za nadwyżkę ładunku oblicza się za wykonany przewóz według stawek taryfy zastosowanej do przesyłki głównej. W razie odładowania nadwyżki ładunku, należności za odładowanie pobiera się według taryf kolei, która tę czynność wykonała.

Jeżeli osoba uprawniona rozporządzi, aby nadwyżkę wysłano do stacji przeznaczenia przesyłki głównej lub do innej stacji przeznaczenia albo zwrócono ją na stację nadania, postępuje się z nią jak z oddzielną przesyłką.

#### Artykuł 24

##### Dopłaty przewoźnego

§ 1. Niezależnie od opłacenia różnicy przewoźnego i odszkodowania za ewentualną szkodę, kolej może pobrać:

- dopłatę w wysokości 1 jednostki obrachunkowej od każdego kilograma masy brutto całej sztuki przesyłki:
  - w razie niezgodnego, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie RID,
  - w razie niezgodnego, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo na podstawie RID lub w razie niezachowania tych warunków,
- dopłatę w wysokości 5 jednostek obrachunkowych za każde 100 kg masy powyżej granicy obciążenia, jeżeli wagon został załadowany przez nadawcę,
- dopłatę w wysokości podwójnej różnicy:
  - między przewoźnym, jakie należałoby pobrać za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a przewoźnym obliczonym w razie niezgodnego, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia towarów nie przewidzianych pod lit. a) albo w razie każdego oznaczenia mogącego spowodować zastosowanie do przesyłki taryfy niższej niż ta, która powinna być w rzeczywistości zastosowana,
  - między przewoźnym za masę deklarowaną a przewoźnym za masę stwierdzoną, w razie podania masy niższej od masy rzeczywistej.

Jeżeli przesyłka składa się z towarów, do których stosuje się różne stawki taryfowe, i jeżeli masę każdego z tych towarów można ustalić bez trudności, dopłatę ustala się według stawki stosowanej dla każdego z towarów, gdy w ten sposób otrzymuje się niższą dopłatę.

§ 2. Jeżeli w odniesieniu do tego samego wagonu wskazano masę niższą od masy rzeczywistej i nastąpiło przekroczenie granicy obciążenia wagonu, za każde z tych dwóch przekroczeń pobiera się dopłaty oddzielnie.

§ 3. Dopłaty obciążają towar bez względu na miejsce, w którym zostały stwierdzone fakty uzasadniające ich pobranie.

§ 4. Wysokość dopłaty i podstawę jej pobrania odnotowuje się w liście przewozowym.

§ 5. Dopłaty nie pobiera się w razie:

- a) niezgodnego z rzeczywistością wskazania masy, jeżeli zważenie należy obligatoryjnie do kolei, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania.
- b) niezgodnego z rzeczywistością wskazania masy lub przekroczenia granicy obciążenia wagonu, jeżeli nadawca zażądał w liście przewozowym zważenia przez kolej,
- c) przekroczenia granicy obciążenia, które nastąpiło podczas przewozu wskutek wpływów atmosferycznych, jeżeli udowodniono, że masa ładunku przy nadaniu na stacji nadania nie przekraczała granicy obciążenia,
- d) zwiększenia się masy w czasie przewozu bez przekroczenia granicy obciążenia wagonu, jeżeli udowodniono, że zwiększenie się masy nastąpiło wskutek wpływów atmosferycznych,
- e) wskazania masy niezgodnego z rzeczywistością, bez przekroczenia granicy obciążenia, jeżeli różnica pomiędzy masą wskazaną w liście przewozowym a masą stwierdzoną nie przekracza trzech procent wskazanej masy,
- f) przekroczenia granicy obciążenia wagonu, jeżeli kolej nie zgłosiła ani nie podała w inny sposób nadawcy granicy obciążenia w sposób umożliwiający jej przestrzeganie.

#### Artykuł 25

#### Dokumenty do załatwienia formalności administracyjnych. Zamknięcia celne

§ 1. Nadawca jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego dokumenty niezbędne do załatwienia, przed wydaniem towaru, formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne. Dokumenty te mogą dotyczyć wyłącznie towarów objętych tym samym listem przewozowym, chyba że przepisy celne lub przepisy innych władz administracyjnych albo taryfy stanowią inaczej.

Jeżeli dokumenty te nie są dołączone do listu przewozowego lub też powinny być dostarczone przez odbiorcę, nadawca powinien wskazać w liście przewozowym stację, urząd celny lub każdy inny urząd, do którego właściwe dokumenty będą dostarczone do dyspozycji kolei i w którym powinny być załatwione formalności.

Jeżeli nadawca sam uczestniczy w czynnościach wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne albo zastępuje go w tych czynnościach pełnomocnik, wystarczy, że dokumenty będą dostarczone podczas tych czynności.

§ 2. Kolej nie ma obowiązku sprawdzania, czy dostarczone dokumenty są wystarczające i prawidłowe.

§ 3. Nadawca odpowiada wobec kolei za wszelkie szkody, jakie mogłyby powstać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, jeśli nie zachodzi wina kolei.

Kolej odpowiada, w razie winy, za skutki wynikłe z zagubienia, niewykorzystania lub nieprawidłowego wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych lub powierzonych kolei; jednakże ewentualne odszkodowanie nie może być w żadnym wypadku wyższe od odszkodowania za zaginięcie towaru.

§ 4. Nadawca powinien zastosować się do przepisów celnych lub do przepisów innych władz administracyjnych dotyczących opakowania i przykrycia towarów oponami. Jeżeli nadawca nie opakował lub nie przykrył oponami towaru zgodnie z tymi przepisami, może tego dokonać kolej; wynikające z tego koszty obciążają towar.

§ 5. Kolej może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłek, których zamknięcia nałożone przez władze celne lub inne władze administracyjne są uszkodzone lub wadliwe.

#### Artykuł 26

#### Załatwienie formalności administracyjnych

§ 1. Gdy przesyłka znajduje się w drodze, formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne załatwia kolej. Jednakże czynności te kolej może zlecić pełnomocnikowi.

§ 2. Przy załatwianiu tych formalności kolej odpowiada za swoją winę lub za winę swojego pełnomocnika; jednakże ewentualne odszkodowanie nie może być w żadnym wypadku wyższe od odszkodowania za zaginięcie towaru.

§ 3. Nadawca za pomocą wskazówki wniesionej do listu przewozowego, a odbiorca w wyniku zlecenia na podstawie artykułu 31 może żądać:

- a) osobistego lub przez pełnomocnika uczestnictwa przy załatwianiu tych formalności w celu udzielenia niezbędnych wyjaśnień i zgłoszenia odpowiednich uwag,
- b) osobistego lub przez pełnomocnika załatwienia tych formalności w takim zakresie, w jakim uprawniają go ustawy i przepisy Państwa, w którym formalności te powinny być załatwione,
- c) opłacenia należności celnych i innych należności; jeżeli on sam lub jego pełnomocnik uczestniczy w załatwianiu formalności albo je załatwia, w takim zakresie, w jakim upoważniają go do tego ustawy i przepisy Państwa, w którym formalności te są załatwiane.

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

§ 4. Jeżeli nadawca wyznaczył do załatwiania formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne stację, na której obowiązujące przepisy nie pozwalają załatwić tych formalności, lub jeżeli wskazał dla tych formalności jakikolwiek inny sposób postępowania, który nie może być wykonany, kolej postępuje w taki sposób, jaki uzna za najkorzystniejszy dla uprawnionego, i zawiadamia nadawcę o podjętych krokach.

Jeżeli nadawca zamieścił w liście przewozowym oświadczenie o opłaceniu należności przewozowych, obejmujące również cło, kolej może według swojego uznania załatwić formalności celne bądź to w drodze, bądź to na stacji przeznaczenia.

§ 5. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w § 4 ustęp drugi, odbiorca ma prawo załatwić formalności celne na stacji przeznaczenia, na której znajduje się urząd celny, jeżeli w liście przewozowym zawarte jest żądanie oclenia na stacji przeznaczenia albo jeżeli nie ma takiego żądania, ale towar nadejdzie na stację przeznaczenia jako towar celny. Formalności te odbiorca może załatwić również na stacji przeznaczenia, na której nie ma urzędu celnego, jeżeli ustawy i przepisy Państwa na to zezwalają albo jeżeli kolej i władze celne uprzednio wyraziły na to zgodę.

Wykonanie jednego z powyższych uprawnień zakłada uprzednie opłacenie należności obciążających towar.

Jednakże kolej może postąpić zgodnie z § 4, jeżeli odbiorca nie odebrał listu przewozowego w terminie przewidzianym w przepisach obowiązujących na stacji przeznaczenia.

#### Artykuł 27

#### Terminy dostawy

§ 1. Terminy dostawy są ustalane w umowach zawieranych pomiędzy kolejami uczestniczącymi w przewozie lub w taryfach międzynarodowych mających zastosowanie od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Dla pewnych przewozów szczególnych i w pewnych relacjach terminy te mogą być ustalane również na podstawie planów przewozów, mających zastosowanie pomiędzy zainteresowanymi kolejami; w tym wypadku powinny być one wniesione do taryf międzynarodowych lub do umów specjalnych, które ewentualnie przewidują odchylenia od postanowień § 3 do 9.

Wszystkie te terminy nie mogą być w żadnym wypadku dłuższe od tych, które wynikają z poniższych paragrafów.

§ 2. Jeżeli brak jest wskazówki o terminach dostawy przewidzianych w § 1, z zastrzeżeniem postanowień następujących paragrafów, terminy dostawy są następujące:

- a) dla przesyłek wagonowych:
- 1° pospiesznych
 

termin odprawy . . . . .	12 godzin
termin przewozu za każde, nawet rozpoczęte 400 km . . . . .	24 godziny
  - 2° zwyczajnych
 

termin odprawy . . . . .	24 godziny
termin przewozu za każde, nawet rozpoczęte 300 km . . . . .	24 godziny
- b) dla przesyłek drobnych:
- 1° pospiesznych
 

termin odprawy . . . . .	12 godzin
termin przewozu za każde, nawet rozpoczęte 300 km . . . . .	24 godziny
  - 2° zwyczajnych
 

termin odprawy . . . . .	24 godziny
termin przewozu za każde, nawet rozpoczęte 200 km . . . . .	24 godziny

Wszystkie odległości dotyczą odległości taryfowych.

§ 3. Termin przewozu oblicza się za łączną odległość między stacją nadania i stacją przeznaczenia. Termin odprawy liczy się tylko raz bez względu na liczbę kolei uczestniczących w przewozie.

§ 4. Kolej może ustalić terminy dodatkowe o określonym czasie obowiązywania w następujących wypadkach:

- a) dla przesyłek nadawanych do przewozu poza stacjami lub dla przesyłek wydawanych poza stacjami,
- b) dla przesyłek przewożonych:
  - 1° na linii lub na sieci nie dostosowanej do szybkiej obsługi przesyłek,
  - 2° łącznicami, które łączą dwie linie sieci tej samej kolei lub różnych kolei,
  - 3° linią drugorzędного znaczenia,
  - 4° liniami, których szerokość toru jest różna,
  - 5° drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi,
  - 6° drogą lądową, jeżeli nie istnieje połączenie kolejowe,
- c) dla przesyłek, do których stosuje się stawki przewoznego według wewnętrznych taryf specjalnych lub wyjątkowych ze stawkami obniżonymi,
- d) nadzwyczajnych okoliczności, które powodują niezwykły wzrost przewozów lub niezwykłe trudności eksploatacyjne.

§ 5. Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 lit. a)–c) powinny być zamieszczone w taryfach lub w przepisach należycie ogłoszonych w każdym Państwie.

Terminy przewidziane w § 4 lit. d) powinny być ogłoszone i nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

§ 6. Bieg terminu dostawy rozpoczyna się o północy następującej po przyjęciu towaru do przewozu. Jednakże dla przesyłek pospiesznych bieg terminu rozpoczyna się o 24 godziny później, gdy dzień następujący po przyjęciu do przewozu jest niedzielą lub ustawowym dniem świątecznym, a stacja nadania nie jest otwarta dla przesyłek pospiesznych w tę niedzielę lub w tym dniu świątecznym.

§ 7. Jeżeli nie zachodzi wina kolei, termin dostawy wydłuża się o czas zatrzymania spowodowanego:

- a) sprawdzeniem stosownie do artykułu 21 i 22 § 1, jeżeli wynik sprawdzenia różni się od danych zamieszczonych w liście przewozowym,
  - b) załatwianiem formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne,
  - c) zmianą umowy przewozu zgodnie z artykułem 30 lub 31,
  - d) wykonaniem specjalnych czynności przy towarze,
  - e) przeładowaniem lub poprawieniem wadliwego załadowania dokonanego przez nadawcę,
  - f) każdą przerwą w komunikacji, uniemożliwiającą przez pewien czas rozpoczęcie lub kontynuowanie przewozu.
- Przyczynę i czas tych wydłużeń należy wpisać do listu przewozowego. W odpowiednich wypadkach wydłużenia te mogą być udokumentowane w inny sposób.

§ 8. Termin dostawy zawieszają się dla:

- a) przesyłek zwyczajnych — w niedzielę i w określone ustawowo dni świąteczne,
- b) przesyłek pospiesznych — w niedzielę i w określone ustawowo dni świąteczne, jeżeli obowiązujące w danym Państwie przepisy przewidują w tych dniach zawieszenie biegu terminu dostawy w kolejowej komunikacji wewnętrznej,
- c) przesyłek pospiesznych i zwyczajnych — w soboty, jeżeli obowiązujące w danym Państwie przepisy przewidują w tych dniach zawieszenie biegu terminu dostawy w kolejowej komunikacji wewnętrznej.



§ 9. Jeżeli termin dostawy powinien zakończyć się po zakończeniu godzin pracy stacji przeznaczenia, to termin ten upływa po dwóch godzinach po następnym rozpoczęciu pracy stacji.

Ponadto przy przesyłkach pospiesznych, jeżeli termin dostawy powinien zakończyć się w niedzielę albo w dniu świątecznym, określonym w § 8 lit. b), termin ten upływa dopiero o odpowiedniej godzinie następnego dnia roboczego.

§ 10. Termin dostawy jest zachowany, jeżeli przed jego upływem:

- a) zawiadomiono odbiorcę o nadejściu towaru i jeżeli jest on przygotowany do dyspozycji odbiorcy, w razie gdy chodzi o przesyłkę, która powinna być wydana na stacji i o której nadejściu zawiadamia się odbiorcę,
- b) towar jest przygotowany do dyspozycji odbiorcy, w razie gdy chodzi o przesyłkę, która powinna być wydana na stacji i o której nadejściu nie zawiadamia się odbiorcy,
- c) towar jest postawiony do dyspozycji odbiorcy, gdy chodzi o przesyłkę, która powinna być wydana poza stacją.

#### Artykuł 28

##### Wydanie

§ 1. Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia list przewozowy i towar za pokwitowaniem i po opłaceniu należności kolei przekazanych do opłacenia przez odbiorcę.

Przyjęcie listu przewozowego zobowiązuje odbiorcę do zapłacenia kolei przekazanych na niego należności.

§ 2. Za równoznaczne z wydaniem towaru odbiorcy uważa się dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi na stacji przeznaczenia:

- a) przekazanie towaru urzędowi celnemu lub podatkowemu do jego pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli nie znajdują się one pod nadzorem kolei,
- b) oddanie towaru na skład kolei lub spedytorowi albo publicznemu przedsiębiorstwu składowemu.

§ 3. Przepisy obowiązujące na stacji przeznaczenia lub umowy z odbiorcą ustalają, czy kolej jest uprawniona lub obowiązana dostarczyć odbiorcy towar poza stacją przeznaczenia, a więc na bocznicy lub do mieszkania odbiorcy, lub też na skład kolei.

Jeżeli kolej dostarcza towar albo zleca dostarczenie go na bocznicy odbiorcy, do jego mieszkania lub do składu, towar uważa się za wydany dopiero z chwilą dostarczenia. Z zastrzeżeniem innego porozumienia między koleją a posiadaczem bocznicy, czynności wykonywane przez kolej na rachunek i pod nadzorem posiadacza bocznicy nie są objęte umową przewozu.

§ 4. Po przybyciu towaru do stacji przeznaczenia odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania listu przewozowego i towaru.

Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie nadszedł przed upływem terminu przewidzianego w artykule 39 § 1, odbiorca może dochodzić wobec kolei we własnym imieniu swoich praw wynikających z umowy przewozu.

§ 5. Osoba uprawniona może odmówić przyjęcia towaru, nawet po odbiorze listu przewozowego i zaplaceniu należności przewozowych tak długo, jak długo nie uwzględni się jej żądania ustalenia przypuszczalnej szkody.

§ 6. Poza tym wydanie towaru odbywa się według przepisów obowiązujących na stacji przeznaczenia.

#### Artykuł 29

##### Wyrównanie pobranych należności przewozowych

§ 1. Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie albo jeżeli popełniono błąd w obliczeniu lub w pobraniu należności przewozowych, a wynika z tego różnica przekracza 4 jednostki obrachunkowe w odniesieniu do jednego listu przewozowego, kolej zwraca nadpłatę, natomiast niedobór należy zapłacić kolei. Zwrot następuje z urzędu.

§ 2. Jeżeli listu przewozowego nie odebrano, niedobór uiszcza kolei nadawca. Jeżeli odbiorca odebrał list przewozowy albo jeżeli umowa przewozu została zmieniona zgodnie z artykułem 31, nadawca jest obowiązany zapłacić niedobór w zakresie dotyczącym tylko tych należności przewozowych, które wzięł na swój rachunek zgodnie z oświadczeniem zamieszczonym przez niego w liście przewozowym. Pozostałą część niedoboru jest obowiązany zapłacić odbiorca.

§ 3. Kwoty należne na podstawie niniejszego artykułu podlegają oprocentowaniu w stosunku rocznym 5%, począwszy od dnia wezwania do zapłaty albo od dnia reklamacji przewidzianej w artykule 53 lub, jeżeli nie było ani wezwania do zapłaty, ani reklamacji, od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Jeżeli osoba uprawniona nie dostarczy kolei w wyznaczonym jej odpowiednim terminie dokumentów uzasadniających roszczenie, niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, odsetek nie liczy się za okres od upływu tego terminu do czasu dostarczenia dokumentów.

#### Tytuł III

##### Zmiana umowy przewozu

#### Artykuł 30

##### Zmiana przez nadawcę

§ 1. Nadawca może, w drodze udzielenia dodatkowych zleceń, zmienić umowę przewozu, zarządzając:

- a) zwrócenie towaru na stacji nadania,
- b) zatrzymanie towaru w drodze,
- c) wstrzymanie wydania towaru,
- d) wydanie towaru innej osobie niż odbiorca wymieniony w liście przewozowym,
- e) wydanie towaru na innej stacji niż stacja przeznaczenia wskazana w liście przewozowym,
- f) odesłanie towaru na stację nadania,
- g) obciążenie przesyłki zaliczeniem,
- h) zwiększenie, zmniejszenie lub anulowanie zaliczenia,
- i) przyjęcie na swój rachunek należności przewozowych za przesyłkę nie opłaconą z góry lub zwiększenie należności przewozowych przyjętych na swój rachunek zgodnie z artykułem 15 § 2.

Taryfy kolei nadania mogą postanawiać, że zlecenia wymienione pod literami g) do i) nie są dopuszczalne.

Postanowienia dodatkowe lub taryfy międzynarodowe obowiązujące pomiędzy kolejami uczestniczącymi w przewozie mogą dopuszczać zlecenia wyżej nie wymienione.

W żadnym wypadku zlecenia nie mogą powodować podziału przesyłki.

§ 2. Wyżej wymienione dodatkowe zlecenia należy składać w formie oświadczenia na piśmie, sporządzonego według wzoru ustalonego i ogłoszonego przez koleje.

Oświadczenie to nadawca powinien również zamieścić i podpisać we wtórniku listu przewozowego, który powinien być przedstawiony jednocześnie kolei. Stacja nadania potwierdza przyjęcie dodatkowego zlecenia przez odcisnięcie we wtórniku pod oświadczeniem nadawcy swego stempla z datą i zwraca wtórnik nadawcy.

Jeżeli nadawca żąda zwiększenia, zmniejszenia lub anulowania zaliczenia, powinien on okazać wydane mu zaświadczenie. W razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia, nadawcy zwraca się zaświadczenie po jego poprawieniu; w razie anulowania zaliczenia, nie zwraca się nadawcy zaświadczenia. Dodatkowe zlecenia, udzielone w innej formie niż ustalona, są nieważne.

§ 3. Jeżeli kolej wykonuje zlecenia nadawcy nie żądając od niego przedstawienia wtórnika listu przewozowego, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, gdy nadawca przekazał mu wtórnik listu przewozowego. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie powinno przekraczać odszkodowania przewidzianego w razie zaginięcia towaru.

§ 4. Nawet gdy nadawca ma wtórnik listu przewozowego, to jego prawo do zmiany umowy przewozu wygasa, w razie gdy odbiorca:

- a) odebrał list przewozowy,
- b) przyjął towar,
- c) skorzystał ze swoich praw zgodnie z artykułem 28 § 4,
- d) jest uprawniony, zgodnie z artykułem 31, do udzielenia zleceń, jeśli przesyłka weszła na obszar celny kraju przeznaczenia.

Od tej chwili kolej powinna stosować się do zleceń i wskazówek odbiorcy.

#### Artykuł 31

##### Zmiana przez odbiorcę

§ 1. Jeżeli nadawca nie wziął na swój rachunek należności przewozowych w kraju przeznaczenia, a także nie zamieścił w liście przewozowym oświadczenia „Odbiorca nie jest upoważniony do udzielania dodatkowych zleceń”, odbiorca może, w drodze dodatkowych zleceń, zmienić umowę przewozu, zarządzając:

- a) zatrzymanie towaru w drodze,
- b) wstrzymanie wydania towaru,
- c) wydanie towaru w kraju przeznaczenia innej osobie niż odbiorca wymieniony w liście przewozowym,
- d) wydanie towaru w kraju przeznaczenia na innej stacji niż stacja przeznaczenia wymieniona w liście przewozowym, jeśli taryfy międzynarodowe nie postanawiają inaczej,

e) załatwienie formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne zgodnie z artykułem 26 § 3.

Postanowienia dodatkowe lub taryfy międzynarodowe obowiązujące między kolejami uczestniczącymi w przewozie mogą dopuszczać inne wyżej nie wymienione zlecenia.

W żadnym wypadku zlecenia nie mogą powodować podziału przesyłki.

Zlecenia odbiorcy są wykonywane dopiero po wejściu przesyłki na obszar celny kraju przeznaczenia.

§ 2. Zlecenia te powinny być udzielone stacji przeznaczenia lub stacji wejściowej kraju przeznaczenia w formie oświadczenia pisemnego, sporządzonego według wzoru ustalonego i ogłoszonego przez kolej. Zlecenia udzielane w innej formie niż ustalona są nieważne.

§ 3. Prawo odbiorcy do zmiany umowy przewozu wygasa, w razie gdy odbiorca:

- a) odebrał list przewozowy,
- b) przyjął towar,
- c) skorzystał ze swoich praw zgodnie z artykułem 28 § 4,
- d) wyznaczona przez niego zgodnie z § 1 lit. c) osoba odebrała list przewozowy lub skorzystała z przysługujących jej praw zgodnie z artykułem 28 § 4.

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

#### Artykuł 32

##### Wykonanie dodatkowych zleceń

§ 1. Kolej nie może odmówić wykonania dodatkowych zleceń udzielonych zgodnie z artykułami 30 i 31 ani opóźnić ich wykonania, chyba że:

- a) wykonanie nie jest już możliwe w chwili nadejścia zlecenia do stacji, która powinna je wykonać,
- b) wykonanie mogłoby zakłócić normalną pracę eksploatacyjną,
- c) wykonanie jest sprzeczne, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, z ustawami i przepisami jednego z Państw, a w szczególności z przepisami celnymi lub przepisami innych władz administracyjnych,
- d) wartość towaru, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według oceny kolei, nie pokrywa wszystkich należności przewozowych obciążających towar aż do nowej stacji przeznaczenia, chyba że należności te będą niezwłocznie zapłacone lub zabezpieczone.

Osobę, która udzieliła dodatkowych zleceń, należy możliwie najszybciej zawiadomić o przeszkodach nie pozwalających na ich wykonanie.

Jeżeli kolej nie mogła przewidzieć tych przeszkód, osoba, która udzieliła dodatkowych zleceń, ponosi wszelkie skutki wynikające z tego, że kolej rozpoczęła ich wykonywanie.

§ 2. Koszty wynikające z wykonania zlecenia powinny być zapłacone zgodnie z artykułem 15, z wyjątkiem tych, które powstały z winy kolei.

§ 3. Z zastrzeżeniem postanowień § 1 kolej odpowiada za zawinięcie przez nią skutki niewykonania lub niewłaściwego wykonania zlecenia. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie powinno przekraczać odszkodowania przewidzianego w razie zaginięcia towaru.

## Artykuł 33

**Przeszkoda w przewozie**

§ 1. W razie przeszkody w przewozie, kolej rozstrzyga, czy bardziej korzystne jest przewieźć towar z urzędu, zmieniając drogę przewozu, czy też należy w interesie nadawcy zażądać od niego wskazówek, przekazując mu wszelkie potrzebne informacje, jakimi dysponuje kolej.

Jeżeli nie zachodzi wina kolei, ma ona prawo pobrać przewoźne za rzeczywistą drogę przewozu i rozporządza terminami dostawy odpowiadającymi tej drodze przewozu.

§ 2. Jeżeli dalszy przewóz nie jest możliwy, kolej żąda wskazówek od nadawcy.

Jednakże kolej nie ma obowiązku żądania takich wskazówek w razie przejściowej przeszkody wynikłej z przyczyn powstałych z zastosowania artykułu 3 § 4.

§ 3. Nadawca może udzielić w liście przewozowym wskazówek dotyczących postępowania w razie powstania przeszkody w przewozie.

Jeżeli według oceny kolei wskazówki te nie mogą być wykonane, kolej żąda od nadawcy nowych wskazówek.

§ 4. Nadawca zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie może udzielić wskazówek bądź na stacji nadania, bądź na stacji, na której znajduje się towar. Jeżeli nadawca zmienia odbiorcę lub stację przeznaczenia albo udziela wskazówek stacji, na której znajduje się towar, powinien on zamieścić swoje wskazówki we wtórniku listu przewozowego i wtórnik ten przedstawić kolei.

§ 5. Jeżeli kolej zastosuje się do wskazówek nadawcy, nie żądając przedstawienia wtórnika listu przewozowego, i jeżeli wtórnik ten nadawca przekazał odbiorcy, kolej odpowiada wobec odbiorcy za wynikłą z tego szkodę. Jednakże ewentualne odszkodowanie nie powinno przekraczać odszkodowania przewidzianego w razie zaginięcia towaru.

§ 6. Jeżeli nadawca zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie nie udzielił w rozsądnym terminie wskazówek możliwych do wykonania, kolej postępuje według przepisów o przeszkodach w wydaniu obowiązujących w miejscu, w którym towar został zatrzymany.

Jeżeli towar został sprzedany, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy po potrąceniu należności obciążających towar oddać do dyspozycji nadawcy. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od należności przewozowych, nadawca jest obowiązany zapłacić różnicę.

§ 7. Jeżeli przeszkoda w przewozie ustaje przed nadejściem wskazówek nadawcy, towar należy skierować do stacji przeznaczenia, nie czekając na te wskazówki; nadawcę należy zawiadomić o tym jak najszybciej.

§ 8. Jeżeli przeszkoda w przewozie powstała po zmianie umowy przewozu, dokonanej przez odbiorcę zgodnie z artykułem 31, kolej jest obowiązana zawiadomić o tym odbiorcę. Postanowienia § 1, 2, 6, 7 i 9 stosuje się odpowiednio.

§ 9. Z zastrzeżeniem winy kolei, kolej może w razie przeszkody w przewozie pobrać opłatę za postój wagonu.

§ 10. Do przewozów wykonywanych zgodnie z artykułem 33 stosuje się postanowienia artykułu 32.

## Artykuł 34

**Przeszkoda w wydaniu**

§ 1. W razie przeszkody w wydaniu towaru, stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać od niego wskazówek. Nadawcę należy zawiadomić bez pośrednictwa stacji nadania pisemnie, telegraficznie lub dalekopisem, jeżeli zażądał on tego w liście przewozowym; koszty zawiadomienia obciążają towar.

§ 2. Jeżeli przeszkoda w wydaniu ustała przed nadejściem wskazówek nadawcy do stacji przeznaczenia, towar należy wydać odbiorcy. O wydaniu tym należy zawiadomić niezwłocznie nadawcę pocztowym listem poleconym; koszty zawiadomienia obciążają towar.

§ 3. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo udzielić wskazówek nawet wtedy, gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

§ 4. Nadawca może w liście przewozowym także zażądać, aby w razie powstania przeszkody w wydaniu odesłano mu towar z powrotem z urzędu. W innym wypadku konieczna jest wyraźna zgoda nadawcy.

§ 5. Jeżeli taryfy nie zawierają innych postanowień, nadawca powinien udzielić wskazówek za pośrednictwem stacji nadania.

§ 6. W wypadkach nie przewidzianych wyżej kolej odpowiedzialna za wydanie postępuje zgodnie z ustawami i przepisami obowiązującymi w miejscu wydania.

Jeżeli towar został sprzedany, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy po potrąceniu należności obciążających towar oddać do dyspozycji nadawcy. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od tych należności, nadawca jest obowiązany zapłacić różnicę.

§ 7. Jeżeli przeszkoda w wydaniu powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę zgodnie z artykułem 31, kolej powinna zawiadomić o tym odbiorcę. Postanowienia § 1, 2 i 6 stosuje się odpowiednio.

§ 8. Postanowienia artykułu 32 stosuje się do przewozów wykonywanych na podstawie postanowień artykułu 34.

## Tytuł IV

**Odpowiedzialność**

## Artykuł 35

**Współodpowiedzialność kolei**

§ 1. Kolej, która przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. Każda następna kolej przez samo przyjęcie towaru wraz z listem przewozowym uczestniczy w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w tym dokumencie i przyjmuje wynikające z niej obowiązki; nie narusza to jednak postanowień artykułu 55 § 3 dotyczących kolei przeznaczenia.

## Artykuł 36

**Zakres odpowiedzialności**

§ 1. Kolej odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania, jak również za szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy.

§ 2. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło z winy osoby uprawnionej, z powodu jej zlecenia nie wywołanego winą kolei, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek itp.) lub wskutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i których skutkom nie mogła zapobiec.

§ 3. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

- a) z przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie odpowiednich postanowień lub na podstawie umowy zawartej z nadawcą, wskazanej w liście przewozowym,
- b) z braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie,
- c) z załadowania przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę na podstawie odpowiednich przepisów lub umowy zawartej z nadawcą i wskazanej w liście przewozowym albo na podstawie umowy zawartej z odbiorcą,
- d) z wadliwego załadowania, jeżeli tego załadowania dokonał nadawca na podstawie odpowiednich przepisów lub zawartej z nim umowy wskazanej w liście przewozowym,
- e) z ułatwiania przez nadawcę, odbiorcę lub pełnomocnika jednego z nich formalności wymaganych przez władzę celne lub inne władze administracyjne,
- f) z naturalnych właściwości pewnych towarów powodujących całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,
- g) z oznaczenia niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego przedmiotów wyłączonych od przewozu lub dopuszczonych do przewozu warunkowo lub z niezachowania przez nadawcę środków ostrożności przewidzianych dla przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo,
- h) z przewozu żywych zwierząt,
- i) z przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej z nadawcą i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonany pod dozorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozоровanie miało zapobiec.

## Artykuł 37

**Ciężar dowodu**

§ 1. Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało jedną z okoliczności przewidzianych w artykule 36 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. Jeżeli kolej wykaże, że ze względu na okoliczności danego wypadku zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w artykule 36 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikała.

Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo przez jedno z tych niebezpieczeństw.

Domniemanie tego nie stosuje się w wypadku przewidzianym w artykule 36 § 3 lit. a), jeżeli wystąpił nadmierny ubytek lub zaginięcie całych sztuk przesyłki.

## Artykuł 38

**Domniemanie w razie ponownego nadania**

§ 1. Jeżeli przesyłkę nadaną do przewozu na podstawie Przepisów ujednoczonych ponownie nadano na warunkach tych samych przepisów i jeżeli po ponownym nadaniu stwierdzono częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie ostatniej umowy przewozu, pod warunkiem że przesyłka pozostawała pod nadzorem kolei i że przesyłkę nadano w takim stanie, w jakim nadeszła do stacji ponownego nadania.

§ 2. Domniemanie takie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie poprzedziła umowa przewozu nie oparta na Przepisach ujednoczonych, pod warunkiem że w razie bezpośredniego nadania od pierwotnej stacji nadania do ostatniej stacji przeznaczenia można było zastosować te przepisy.

## Artykuł 39

**Domniemanie zaginięcia towaru**

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

§ 2. Otrzymałszy odszkodowanie za zaginiony towar, osoba uprawniona może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. O zgłoszeniu takiego żądania kolej wydaje poświadczenie na piśmie.

§ 3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu takiego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar wydano jej na jednej ze stacji na drodze przewozu. W tym wypadku powinna ona opłacić wszelkie należności za przewóz od stacji nadania do stacji, na której ma nastąpić wydanie, i zwrócić otrzymane odszkodowanie, ewentualnie po potrąceniu wydatków związanych z tym odszkodowaniem. Jednakże zachowuje ona swoje prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, przewidziane w artykułach 43 i 46.

§ 4. Jeżeli nie zgłoszono żądania przewidzianego w § 2 lub nie udzielono wskazówek w terminie przewidzianym w § 3 lub jeżeli towar został odnaleziony po upływie jednego roku od wypłacenia odszkodowania, kolej rozporządza towarem zgodnie z ustawami i przepisami swojego Państwa.

## Artykuł 40

**Odszkodowanie w razie zaginięcia**

§ 1. W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, kolej powinna bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań zapłacić odszkodowanie obliczone według:

- ceny giełdowej,
- ceny rynkowej, w braku ceny giełdowej,
- wartości użytkowej towaru tego samego rodzaju i gatunku w czasie i w miejscu, w którym towar został przyjęty do przewozu, jeżeli brak jednej i drugiej ceny.

§ 2. Wysokość odszkodowania nie może przewyższać 17 jednostek obrachunkowych za każdy brakujący kilogram masy brutto, z zastrzeżeniem ograniczenia przewidzianego w artykule 45.

§ 3. Kolej powinna zwrócić, oprócz przewoźnego, cło i inne kwoty zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru.

§ 4. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, to kwoty te należy przeliczyć według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu zapłaty odszkodowania.

## Artykuł 41

**Odpowiedzialność w razie ubytku masy przy przewozie**

§ 1. Jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych właściwości tracą zazwyczaj na masie w związku z ich przewozem, kolej odpowiada bez względu na przebytą odległość tylko za tę część ubytku masy, która przewyższa następujące normy:

- a) dwa procent masy dla towarów płynnych lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym oraz dla następujących towarów:
- chmiel,
  - drewno farbiarskie tarte lub mielone,
  - grzyby świeże,
  - jarzyny świeże,
  - kit świeży,
  - kory,
  - korzenie,
  - lukrecja,
  - kości całe lub mielone,
  - liście tytoniowe świeże,
  - mydła i oleje twarde,
  - odpadki skór,
  - owoce świeże, suszone lub smażone,
  - rogi i kopyta,
  - ryby suszone,
  - skóry,
  - skóry futrzane,
  - skóry garbowane,
  - sól,
  - szczecina,
  - ścięgna zwierzęce,
  - tłuszcze,
  - torf,
  - tytoń krajany,
  - wełna,
  - węgiel i koks,
  - włosie końskie,

b) jeden procent wagi dla wszystkich innych towarów suchych.

§ 2. Kolej nie może powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego wypadku udowodniono, że brak nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie dopuszczalnych norm.

§ 3. W razie przewozu kilku sztuk towaru na podstawie jednego listu przewozowego, ubytek masy przy przewozie oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli jej masę podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu, lub można ją ustalić w inny sposób.

§ 4. W razie całkowitego zaginięcia towaru, przy obliczaniu odszkodowania nie stosuje się żadnego potrącenia ubytku masy.

§ 5. Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają w niczym postanowień artykułów 36 i 37.

## Artykuł 42

**Odszkodowanie w razie uszkodzenia**

§ 1. W razie uszkodzenia towaru kolej obowiązana jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru. Za podstawę do obliczenia tej kwoty przyjmuje się procent, o który na stacji przeznaczenia obniżyła się wartość towaru, ustalona zgodnie z artykułem 40.

§ 2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki,
- b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

§ 3. Kolej powinna poza tym zwrócić, w stosunku określonym § 1, poniesione koszty przewidziane w artykule 40 § 3.

## Artykuł 43

**Odszkodowanie w razie przekroczenia terminu dostawy**

§ 1. Jeżeli wskutek przekroczenia terminu dostawy powstała szkoda, włącznie z uszkodzeniem przesyłki, kolej powinna zapłacić odszkodowanie, które nie może przekraczać potrójnej kwoty przewoźnego.

§ 2. W razie całkowitego zaginięcia towaru, odszkodowanie przewidziane w § 1 nie może być łączone z odszkodowaniem z artykułu 40.

§ 3. W razie częściowego zaginięcia towaru, odszkodowanie przewidziane w § 1 nie może przekraczać potrójnej kwoty przewoźnego za nie zaginioną część przesyłki.

§ 4. W razie uszkodzenia towaru, nie będącego skutkiem przekroczenia terminu dostawy, odszkodowanie przewidziane w § 1 łączy się w danym wypadku z odszkodowaniem przewidzianym w artykule 42.

§ 5. W żadnym wypadku odszkodowanie przewidziane w § 1 i odszkodowania przewidziane w artykułach 40 i 42 nie mogą łącznie wynosić więcej niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia towaru.

§ 6. Kolej może dopuścić w taryfach międzynarodowych lub w umowach specjalnych inną zasadę wypłacania odszkodowań w odstępie od zasad przewidzianych w § 1, jeżeli zgodnie z artykułem 27 § 1 termin dostawy został ustalony na podstawie planów przewozowych.

Jeżeli w tym wypadku terminy dostawy przewidziane w artykule 27 § 2 zostały przekroczone, osoba uprawniona może żądać albo odszkodowania przewidzianego w § 1 niniejszego artykułu, albo odszkodowania ustalonego w taryfach międzynarodowych lub w umowach specjalnych.

#### Artykuł 44

##### Odszkodowanie w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa

Jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy lub niedokładne albo wadliwe wykonanie świadczeń dodatkowych przez kolej, przewidzianych w Przepisach ujednoczonych, jest wynikiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei, kolej powinna zapłacić osobie uprawnionej pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę.

W razie rażącego niedbalstwa, odszkodowanie jest jednak ograniczone do podwójnej wysokości maksymalnych kwot przewidzianych w artykułach 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 i 46.

#### Artykuł 45

##### Ograniczenie odszkodowania w określonych taryfach

Jeżeli kolej ustala szczególne warunki przewozu w taryfach specjalnych lub wyjątkowych, które przewidują niżki w porównaniu z przewoźnym obliczonym według taryf ogólnych, może ona ograniczyć odszkodowanie należne osobie uprawnionej w razie zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy, w takim zakresie, w jakim ograniczenie to jest przewidziane w taryfie.

Jeżeli te szczególne warunki przewozu mają zastosowanie tylko do części drogi przewozu, to ograniczenie to przysługuje tylko wówczas, gdy przyczyna uzasadniająca odszkodowanie powstała na tej części drogi przewozu.

#### Artykuł 46

##### Odszkodowanie w razie deklarowania wartości dostawy

W razie deklarowania wartości dostawy można żądać, oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 40, 42, 43 i 45, wyrównania dalszej udowodnionej szkody do wysokości kwoty deklarowanej wartości dostawy.

#### Artykuł 47

##### Oprocentowanie odszkodowania

§ 1. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania w wysokości 5 procent w stosunku rocznym, naliczanych od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w artykule 53 lub od dnia wytoczenia powództwa sądowego, gdy nie było reklamacji.

§ 2. Odsetki należą się tylko wówczas, gdy odszkodowanie przewyższa 4 jednostki obrachunkowe w odniesieniu do jednego listu przewozowego.

§ 3. Jeżeli osoba uprawniona nie dostarczy kolei w wyznaczonym jej odpowiednim terminie dokumentów uzasadniających roszczenie, niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, odsetek tych nie nalicza się za okres od upływu tego terminu do chwili dostarczenia dokumentów.

#### Artykuł 48

##### Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej

§ 1. Przy przewozach kolejowo-morskich liniami, o których mowa w artykule 2 § 2 konwencji, każde Państwo może poprzez żądanie zamieszczenia odpowiedniego zapisu w liście linii podległych Przepisom ujednoczonym uzupełnić przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, przewidziane w artykule 36, ogółem niżej podanych przyczyn.

Przewoźnik może jednak powołać się na te przyczyny, tylko w razie gdy udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy powstało podczas przewozu morzem od chwili załadowania towaru na statek aż do chwili wyładowania towaru ze statku.

Przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności są następujące:

- a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana, załogi albo pracowników przewoźnika podczas prowadzenia lub zarządzania statkiem,
- b) niezdatność statku do żeglugi, pod warunkiem że przewoźnik udowodni, że niezdatność ta nie wynika z braku należytej troski z jego strony o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi, o zapewnienie należytej obsady załogi, należytego urządzenia i zaopatrzenia lub też o przystosowanie i utrzymanie w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru, tak aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia towaru,
- c) pożar, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie został on spowodowany wskutek jego działalności lub winy ani wskutek działalności lub winy kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika,
- d) niebezpieczeństwo, zagrożenie lub wypadki na morzu lub innych wodach żeglownych,
- e) ratowanie lub usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu,
- f) załadowanie towaru na pokładzie statku, pod warunkiem że za zgodą nadawcy wyrażoną w liście przewozowym towar umieszczono na pokładzie i nie przewozi się go w wagonie.

Powyższe przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności nie uchylają ani nie zmniejszają w niczym ogólnych obowiązków przewoźnika, a w szczególności jego obowiązku należytej troski o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi, o zapewnienie należytej obsady załogi, należytego urządzenia i zaopatrzenia lub też o przystosowanie i utrzymanie w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru, tak aby były one zdadne do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia towaru.

Przewoźnik powołujący się na powyższe przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności ponosi jednak odpowiedzialność, jeżeli uprawniony udowodni, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie towaru nastąpiło z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika, powstałej w innych przypadkach niż przewidziane pod lit. a).

§ 2. Jeżeli ta sama linia morska obsługiwana jest przez kilka przedsiębiorstw wpisanych na listę wymienioną w artykułach 3 i 10 konwencji, w stosunku do wszystkich przedsiębiorstw stosuje się ten sam system odpowiedzialności.

Ponadto gdy te przedsiębiorstwa zostały wpisane na listę na żądanie kilku Państw, w sprawie przyjęcia przepisów, o odpowiedzialności powinno być zawarte wcześniejsze porozumienie między tymi Państwami.

§ 3. O zarządzeniach wydanych na podstawie niniejszego artykułu zawiadamia się Urząd Centralny.

Zarządzenia te wchodzi w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, którym Urząd Centralny zawiadomił o nich inne Państwa.

Wymienionych zarządzeń nie stosuje się do przesyłek znajdujących się w drodze.

#### Artykuł 49

##### **Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego**

Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności cięższej na niej na podstawie Przepisów ujednoczonych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym Państwie, właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

#### Artykuł 50

##### **Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników**

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przewozu.

Jeżeli jednak pracownicy kolei na żądanie zainteresowanego wypełniają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej nie jest zobowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której świadczą te usługi.

#### Artykuł 51

##### **Roszczenia szczególne**

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

To samo dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników kolei i innych osób, za które kolej odpowiada na podstawie artykułu 50.

#### Tytuł V

##### **Dochodzenie roszczeń**

#### Artykuł 52

##### **Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia**

§ 1. Jeżeli kolej ujawni lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, kolej jest obowiązana niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, ustalić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan towaru, jego masę oraz — jeżeli jest to możliwe — rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

Odpis tego protokołu wydaje się osobie uprawnionej bezpłatnie.

§ 2. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona żądać ustalenia stanu i masy towaru, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom Państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

#### Artykuł 53

##### **Reklamacje**

§ 1. Reklamacje z umowy przewozu należy wnosić na piśmie do kolei wskazanej w artykule 55.

§ 2. Prawo wnoszenia reklamacji przysługuje osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei na podstawie artykułu 54.

§ 3. Wnosząc reklamację nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. W braku wtórnika, nadawca może wnieść reklamację do kolei tylko za zgodą odbiorcy lub po przedstawieniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

Jeżeli reklamację wnosi odbiorca, powinien przedstawić list przewozowy, jeśli mu go wydano.

§ 4. List przewozowy, wtórnik listu przewozowego i inne dokumenty, których dołączenie do reklamacji osoba uprawniona uważa za konieczne, powinny być przedstawione w oryginałach lub odpisach, które na żądanie kolei powinny być we właściwy sposób uwierzytelnione.

Przy ostatecznym załatwianiu reklamacji kolej może żądać przedstawienia listu przewozowego, wtórnika listu przewozowego lub zaświadczenia o zaliczeniu w oryginałach, w celu zamieszczenia na nich adnotacji o załatwieniu.

#### Artykuł 54

##### **Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei**

§ 1. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego o zwrot kwot zapłaconych na podstawie umowy przewozu przysługuje tylko temu, kto dokonał zapłaty.

§ 2. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego z tytułu zaliczeń przewidzianych w artykule 17 przysługuje tylko nadawcy.

§ 3. Prawo do wytoczenia powództwa sądowego z tytułu innych roszczeń wynikających z umowy przewozu przysługuje:

- a) nadawcy do chwili, gdy odbiorca:
  - 1° odebrał list przewozowy,
  - 2° przyjął towar lub
  - 3° skorzystał z przysługujących mu praw na podstawie artykułu 28 § 4 lub artykułu 31,
- b) odbiorcy od chwili, gdy:
  - 1° odebrał list przewozowy,
  - 2° przyjął towar,
  - 3° skorzystał z praw przysługujących mu na podstawie artykułu 28 § 4 lub
  - 4° skorzystał z przysługujących mu praw na podstawie artykułu 31; jednakże prawo wytoczenia powództwa sądowego wygasa z chwilą, gdy osoba wyznaczona przez odbiorcę zgodnie z artykułem 31 § 1 lit. c) odebrała list przewozowy lub przyjęła towar albo skorzystała z praw przysługujących jej na podstawie artykułu 28 § 4.

§ 4. Wytaczając powództwo sądowe nadawca powinien przedstawić wórnik listu przewozowego. W braku wórnika nadawca może wytoczyć powództwo na podstawie § 3 lit. a) tylko za zgodą odbiorcy lub po przedstawieniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

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

#### Artykuł 55

#### Koleje, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe

§ 1. Powództwa sądowe o zwrot kwot zapłaconych na podstawie umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei, która pobrała te kwoty, albo przeciwko kolei, na rzecz której zostały one pobrane.

§ 2. Powództwo sądowe z tytułu zaliczeń przewidzianych w artykule 17 można wytoczyć tylko przeciwko kolei nadania.

§ 3. Inne powództwa sądowe wynikające z umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której wystąpiło zdarzenie uzasadniające roszczenie. Kolej przeznaczenia może być jednak pozwana nawet wtedy, gdy nie otrzymała ona towaru ani listu przewozowego.

§ 4. Jeżeli powód ma prawo wyboru między kilkoma kolejami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednej z tych kolei.

§ 5. Powództwo sądowe można wytoczyć przeciwko innej kolei niż wskazane w § 1, 2 i 3, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikającym z tej samej umowy przewozu.

#### Artykuł 56

#### Właściwość

Na podstawie niniejszych Przepisów ujednoczonych można wytoczyć powództwo sądowe tylko przed właściwy sąd Państwa, do którego należy pozwana kolej, chyba że

umowy między Państwami lub dokumenty koncesyjne stanowią inaczej.

Jeżeli jedna kolej eksploatuje w różnych Państwach samodzielne sieci kolejowe, każde z tych przedsiębiorstw w rozumieniu niniejszego artykułu uważa się za oddzielną kolej.

#### Artykuł 57

#### Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei

§ 1. Z chwilą przyjęcia towaru przez osobę uprawnioną wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z umowy przewozu z tytułu przekroczenia terminu dostawy, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia.

§ 2. Roszczenia nie wygasają jednak:

- a) w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:
  - 1° zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 52 przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną,
  - 2° tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z artykułem 52,
- b) w razie szkody nie dającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, jeżeli ona:
  - 1° zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z artykułem 52 bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po przyjęciu towaru,
  - 2° udowodni poza tym, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem,
- c) w razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona w ciągu sześćdziesięciu dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednej z kolei wskazanych w artykule 55 § 3,
- d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei.

§ 3. Jeżeli na warunkach przewidzianych w artykule 38 § 1 towar został ponownie nadany do przewozu, roszczenia wynikające z jednej z poprzednich umów przewozu z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia wygasają, tak jakby chodziło tylko o jedną umowę przewozu.

#### Artykuł 58

#### Przedawnienie roszczeń

§ 1. Roszczenia wynikające z umowy przewozu przedawniają się z upływem jednego roku.

Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata w odniesieniu do roszczenia:

- a) o wypłatę zaliczenia pobranego przez kolej od odbiorcy,
- b) o wypłatę kwoty uzyskanej ze sprzedaży dokonanej przez kolej,
- c) z tytułu szkody powstałej z winy umyślnej,
- d) w razie oszustwa,
- e) z jednej z umów przewozu, poprzedzających ponowne nadanie, w wypadku przewidzianym w artykule 38 § 1.



## § 2. Przedawnienie biegnie dla roszczeń:

- a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie — od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy,
- b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy — od dnia wydania,
- c) o zapłatę lub zwrot przewoźnego, opłat dodatkowych, innych należności, dopłat albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu lub pobraniu:
  - 1° jeżeli nastąpiła zapłata — od dnia zapłaty,
  - 2° jeżeli zapłata nie nastąpiła — od dnia przyjęcia towaru do przewozu, gdy zapłaty powinien dokonać nadawca, lub — od dnia, w którym odbiorca odebrał list przewozowy, jeżeli on powinien dokonać zapłaty,
  - 3° jeżeli kwoty zostały uiszczony w drodze rachunku przedpłaty — od dnia, w którym kolej wydała nadawcy rachunek należności przewozowych przewidziany w artykule 15 § 7; jeżeli rachunek ten nie został wydany, termin do dochodzenia roszczeń kolei biegnie od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy,
- d) kolei o zapłatę kwot, które uiszczył odbiorca zamiast nadawcy lub nadawca zamiast odbiorcy, a które kolej obowiązana jest zwrócić osobie uprawnionej — od dnia, w którym zażądano zwrotu,
- e) o wypłatę zaliczenia przewidzianego w artykule 17 — od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy,
- f) o wypłatę kwoty uzyskanej ze sprzedaży — od dnia sprzedaży,
- g) o uiszczenie dopłaty żądanej przez władze celne lub inne władze administracyjne — od dnia, w którym właściwe władze wystąpiły z takim żądaniem,
- h) we wszystkich innych wypadkach — od dnia, od którego przysługuje prawo dochodzenia roszczeń.

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

§ 3. W razie wniesienia do kolei reklamacji wraz z niezbędnymi dokumentami, zgodnie z artykułem 53, bieg przedawnienia zawieszają się do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła dokumenty.

W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla spornej części reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na stronie, która powołuje się na ten fakt. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. Roszczeń przedawnionych nie można dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 5. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

## Tytuł VI

## Wzajemne stosunki między kolejami

## Artykuł 59

## Rozrachunek między kolejami

§ 1. Każda kolej, która przy nadaniu lub przy wydaniu pobrała opłaty lub inne należności wynikające z umowy przewozu, jest obowiązana zapłacić kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między kolejami.

§ 2. Kolej nadania odpowiada, z zachowaniem swoich praw w stosunku do nadawcy, za przewoźne i inne należności, których nie pobrała, mimo że nadawca wziął je, zgodnie z artykułem 15, na swój rachunek.

§ 3. Jeżeli kolej przeznaczenia wyda towar bez obrania opłat lub innych należności wynikających z umowy przewozu, odpowiada ona wobec kolei uczestniczących w przewozie i wobec innych zainteresowanych.

§ 4. Jeżeli Urząd Centralny na żądanie jednej z kolei wierzycielek stwierdzi, że jedna z kolei nie płaci, wszystkie pozostałe koleje uczestniczące w przewozie opłacają niedobór proporcjonalnie do udziałów w przewoźnym.

Zastrzega się roszczenie zwrotne do kolei zalegającej z zapłatą.

## Artykuł 60

## Roszczenie zwrotne w razie zaginięcia lub uszkodzenia

§ 1. Kolei, która na podstawie Przepisów ujednoliconych wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko kolejom uczestniczącym w przewozie według następujących postanowień:

- a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność,
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między koleje według zasad podanych pod lit. c),
- c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, kwotę należnego odszkodowania dzieli się między wszystkie koleje uczestniczące w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach; podziału dokonuje się proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych.

§ 2. W razie niewypłacalności jednej z kolei, udział przypadający na nią, lecz przez nią nie zapłacony, dzieli się między wszystkie inne koleje, które uczestniczyły w przewozie, proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych.

## Artykuł 61

## Roszczenia zwrotne w razie przekroczenia terminu dostawy

§ 1. W odniesieniu do zapłaty odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy stosuje się artykuł 60. Jeżeli

przekroczenie terminu dostawy wynikało wskutek nieprawidłowości spowodowanych przez kilka kolei, kwotę odszkodowania dzieli się między koleje proporcjonalnie do czasu trwania opóźnienia powstałego na ich liniach.

§ 2. Terminy dostawy ustalone w artykule 27 dzieli się w sposób następujący:

- a) jeżeli w przewozie uczestniczyły dwie koleje:
  - 1° termin odprawy dzieli się na dwie równe części,
  - 2° termin przewozu dzieli się proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych,
- b) jeżeli w przewozie uczestniczyły trzy lub więcej kolei:
  - 1° termin odprawy dzieli się na dwie równe części między kolej nadania i kolej przeznaczenia,
  - 2° termin przewozu dzieli się między wszystkie koleje:
    - jedną trzecią terminu przewozu na równe części,
    - dwie trzecie terminu przewozu proporcjonalnie do liczby kilometrów odległości taryfowych.

§ 3. Terminy dodatkowe, do których ma prawo jedna z kolei, zalicza się na jej rzecz.

§ 4. Czas od nadania do rozpoczęcia biegu terminu odprawy zalicza się wyłącznie kolei nadania.

§ 5. Podane wyżej zasady podziału stosuje się tylko wtedy, gdy całkowity termin dostawy nie został dotrzymany.

#### Artykuł 62

##### Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. Kolej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, przewidzianym w artykule 60 i 61, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypozwananiu jej w należyty sposób i po umożliwieniu jej przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do przypozwanania i interwencji.

§ 2. Kolej występująca z roszczeniem zwrotnym powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie zainteresowane koleje, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do kolei, których nie pozwała.

§ 3. Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. Kolejom pozwanym nie przysługuje żadne dalsze roszczenie zwrotne.

§ 5. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie wdrożonego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

#### Artykuł 63

##### Właściwość przy roszczeniach zwrotnych

§ 1. Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla tych powództw.

§ 2. Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi na podstawie § 1.

#### Artykuł 64

##### Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Koleje mogą w drodze umów ustalić odchylenia od postanowień niniejszego tytułu o wzajemnych roszczeniach zwrotnych, z wyjątkiem zawartych w artykule 62 § 5.

#### Tytuł VII

##### Postanowienia wyjątkowe

#### Artykuł 65

##### Odchylenia przejściowe

§ 1. Jeżeli sytuacja gospodarcza i finansowa jednego Państwa może spowodować poważne trudności w stosowaniu postanowień tytułu VI, każde Państwo może odstąpić od postanowień artykułów 15, 17 i 30, ustalając w odniesieniu do określonych komunikacji, że:

- a) przesyłki nadawane z tego Państwa powinny być opłacone przez nadawcę:
  - 1° do jego granic albo
  - 2° co najmniej do jego granic,
- b) przesyłki przeznaczone do tego Państwa powinny być opłacone przez nadawcę:
  - 1° co najmniej do jego granic, chyba że Państwo, z którego wysłała się przesyłka, wprowadza ograniczenie podane pod lit. a) punkt 1°, albo
  - 2° tylko do jego granic,
- c) przesyłki wysyłane z tego Państwa lub do niego przeznaczone nie mogą być obciążone żadnym zaliczeniem oraz że zaliczki nie są dopuszczalne albo że zaliczenia i zaliczki są dopuszczone tylko do określonej wysokości,
- d) nadawca nie może zmienić umowy przewozu, jeżeli chodzi o kraj przeznaczenia, o płacenie należności przewozowych i o zaliczenia.

§ 2. Pod tymi samymi warunkami Państwa mogą upoważnić koleje do odstąpienia od postanowień artykułów 15, 17, 30 i 31, ustalając w odniesieniu do wzajemnych komunikacji, że:

- a) przepisy dotyczące opłacania należności przewozowych będą specjalnie ustalone w porozumieniu zawartym między uczestniczącymi kolejami; jednakże przepisy te nie będą mogły ustalać nie przewidzianych w artykule 15 zasad opłacania należności przewozowych;
- b) nie są dopuszczalne niektóre zlecenia zmiany umowy przewozu.

§ 3. Zarządzenia wydane zgodnie z § 1 i 2 podaje się do wiadomości Urzędowi Centralnemu. Zarządzenia wymienione w § 1 wchodzi w życie najwcześniej po upływie ośmiu dni, licząc od daty pisma, którym Urząd Centralny zawiadomił o nich inne Państwa.

Zarządzenia wymienione w § 2 wchodzi w życie najwcześniej po upływie dwóch dni, licząc od dnia ogłoszenia ich w zainteresowanych Państwach.

§ 4. Wymienionych zarządzeń nie stosuje się do przesyłek znajdujących się w drodze.

## Artykuł 66

## Odchylenia

Postanowienia Przepisów ujednoczonych nie mają

pierwszeństwa przed postanowieniami przyjętymi przez niektóre Państwa dla ich wzajemnych komunikacji w formie specjalnych umów, takich jak Traktaty o Europejskiej Wspólnocie Węgla i Stali oraz Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej.

**Aneks I**  
(Artykuły 4 i 5)

**Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)**

Aneks ten otrzyma brzmienie, które ustaliła komisja ekspertów, zgodnie z artykułem 69 § 4 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 7 lutego 1970 r., dla Regulaminu międzynarodowego prze-

wozu towarów niebezpiecznych kolejami (RID), załącznik I do CIM.

Komisja ekspertów dostosuje również tekst tego regulaminu pod względem redakcyjnym do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r.

**Aneks II**  
(Artykuł 8 § 1)

**Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych (RIP)**

Aneks ten otrzyma brzmienie, które ustaliła Komisja ekspertów, zgodnie z artykułem 69 § 4 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 7 lutego 1970 r., dla Regulaminu międzynarodowego przewozu wagonów prywatnych (RIP); załącznik IV do CIM.

Komisja ekspertów dostosuje również tekst tego regulaminu pod względem redakcyjnym do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r.

**Aneks III**  
(Artykuł 8 § 2)

**Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami kontenerów (RICO)**

Aneks ten otrzyma brzmienie, które ustaliła Komisja ekspertów, zgodnie z artykułem 69 § 4 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 7 lutego 1970 r. dla regulaminu międzynarodowego przewozu kontenerów (RICO), załącznik V do CIM.

Komisja ekspertów dostosuje również tekst tego regulaminu pod względem redakcyjnym do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r.

**Aneks IV**  
(Artykuł 8 § 3)

**Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami przesyłek ekspresowych (RIEx)**

§ 1. Za przesyłki ekspresowe uważa się tylko towary przewożone w sposób szczególnie szybki na warunkach taryfy międzynarodowej.

Do przewozu jako przesyłki ekspresowe dopuszcza się tylko te towary, które można załadować w sposób normalny do wagonu bagażowego pociągów ruchu osobowego. Taryfy międzynarodowe mogą dopuszczać odchylenia od tej zasady.

§ 2. Od przewozu jako przesyłki ekspresowe wyłącza się przedmioty wymienione w artykule 4 Przepisów ujednoczonych. Materiały i przedmioty wymienione w RID lub wymienione w umowach i postanowieniach taryfowych, zawartych na podstawie artykułu 5 § 2 Przepisów

ujednoczonych, dopuszcza się do przewozu jako przesyłki ekspresowe tylko wówczas, gdy taki sposób przewozu jest wyraźnie przewidziany w RID albo w wymienionych umowach lub postanowieniach taryfowych.

Taryfy międzynarodowe ustalają, czy inne towary mogą być również wyłączone od przewozu jako przesyłki ekspresowe lub dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 3. Przesyłki ekspresowe mogą być nadawane do przewozu na podstawie innego dokumentu przewozowego niż dokument ustalony zgodnie z artykułem 12 § 2 Przepisów ujednoczonych. Formularz, który ma być używany, oraz dane, które powinny być lub mogą być w nim

zamieszczone, określane są przez taryfy międzynarodowe. Dokument ten powinien obowiązkowo zawierać:

- a) nazwę stacji nadania i przeznaczenia,
- b) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy,
- c) oznaczenie towaru,
- d) liczbę sztuk przesyłki i opis opakowania,
- e) szczegółowe wymienienie dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, załączonych do tego dokumentu przewozowego.

§ 4. Przesyłki ekspresowe powinny być przewożone szybkimi środkami przewozowymi w terminach przewidzianych w taryfach międzynarodowych. Terminy dostawy

powinny być w każdym wypadku krótsze od terminów dostawy stosowanych w odniesieniu do przesyłek pospiesznych.

§ 5. Taryfy międzynarodowe mogą również przewidywać inne odchylenia od Przepisów ujednoczonych niż wymienione wyżej; nie mogą one jednak wprowadzać odchylenia od postanowień artykułów 35 do 38, 40 do 42, 44 i 47 do 58 Przepisów ujednoczonych.

§ 6. Jeżeli powyższe przepisy i postanowienia taryf międzynarodowych nie stanowią inaczej, przy przewożeniu przesyłek ekspresowych stosuje się Przepisy ujednoczone.