

## ПРОТОКОЛ

од 3. јуна 1999. године

### О ИЗМЕНАМА КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ПРЕВОЗИМА ЖЕЛЕЗНИЦАМА (COTIF) ОД 9. МАЈА 1980. ГОДИНЕ (ПРОТОКОЛ ИЗ 1999.)

На основу чл. 6. и 19, тачка 2, Конвенције о међународним превозима железницама, потписане у Берну 9. маја 1980. године, у даљем тексту "COTIF 1980.", пета Генерална скупштина Међувладине организације за међународне превозе железницама (OTIF) одржана је у Виљнусу од 26. маја до 03. јуна 1999. године.

Генерална скупштина,

- Уверена у неопходност и значај међувладине организације која се, колико је то могуће, бави свим аспектима међународног железничког саобраћаја на нивоу држава,
- имајући у виду да је за ове сврхе, и водећи притом рачуна да COTIF примењује 39 држава у Европи, Азији и Африци као и железничка предузећа у овим државама, OTIF најпогодија организација,
- имајући у виду неопходност развоја COTIF-а из 1980, односно Једнообразних правила CIV и Једнообразних правила CIM, да би се ускладио са новим потребама међународног железничког саобраћаја,
- имајући у виду да је због безбедности током превоза опасних материја у међународном железничком саобраћају неопходно трансформисати RID у режим јавног права чија примена не би више зависила од закључивања уговора о превозу који подлеже Једнообразним правилима,
- имајући у виду да је због политичких, економских и правних промена до којих је дошло у многим државама-чланицама, почев од потписивања Конвенције, 09. маја 1980. године, неопходно утврдити и развити јединствене одредбе које би обухватале остале правне области које су од значаја за међународни железнички саобраћај,
- имајући у виду да државе треба да усвоје, водећи при том рачуна о јавном интересу од посебног значаја, ефикасније мере у циљу уклањања препрека које постоје приликом преласка границе у међународном железничком саобраћају,
- имајући у виду да, у интересу међународних превоза железницама, треба актуелизовати постојеће конвенције и мултилатералне међународне споразуме у области железничког саобраћаја и, у случају потребе, треба их унети у Конвенцију,

одлучила је како следи:

**Члан 1.**  
**Нова верзија Конвенције**

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

**Члан 2.**  
**Привремени депозитар**

1. Дужности владе депозитара које су предвиђене чл. од 22. до 26. COTIF 1980. преузима OTIF у својству привременог депозитара одмах по потписивању овог Протокола до датума његовог ступања на снагу.
2. Привремени депозитар обавештава државе чланице:
  - а) о потписивању овог Протокола и о депоновању инструмената за ратификацију, прихватање и одобрење односно приступање,
  - б) о датуму када Протокол ступа на снагу применом члана 4,

и треба да преузме остале дужности депозитара као што је наведено у Делу VII Конвенције о закону о уговорима из Беча од 23. маја.1969. године.

**Члан 3.**  
**Потписивање. Ратификација. Прихватање. Одобрење. Приступање**

1. Протокол је отворен за потписивање свим државама чланицама до 31.12.1999. године. Потписивање ће се обавити у Берну код привременог депозитара.
2. У складу са чланом 20, тачка 1. COTIF 1980, овај Протокол треба да буде ратификован, прихваћен односно одобрен. Инструменти за ратификацију, прихватање односно одобрење треба да буду што пре депоновани код привременог депозитара.
3. Државе-чланице које не потпишу овај Протокол у року предвиђеном у тачки 1, као и државе чији је захтев за приступање COTIF-у 1980. уредно примљен у складу са чланом 23, тачка 2. COTIF-а, могу да приступе овом Протоколу, пре његовог ступања на снагу, депонујући инструмент за приступање код привременог депозитара.
4. Приступање неке државе COTIF-у 1980. у складу са чланом 23. COTIF-а, која је предала захтев после почетка рока за потписивање овог Протокола, али пре његовог ступања на снагу, сматраће се као приступање COTIF-у 1980. као и Конвенцији у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола.

#### **Члан 4. Ступање на снагу**

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

#### **Члан 5. Изјаве и резерве**

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

#### **Члан 6. Прелазне одредбе**

1. Генерални секретар ОТИФ-а, најкасније шест месеци после ступања на снагу овог Протокола, сазива Генералну скупштину у циљу:
  - а) одређивања чланова Управног одбора за наредни период (члан 14, тачка 2, под б) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола), и, у случају потребе, одлучивања о престанку мандата актуелног Управног одбора,
  - б) утврђивања, за период од шест година, максималног износа трошкова организације током сваког од буџетских периода (члан 14, тачка 2, под е) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола), и
  - ц) спровођења, у случају потребе, избора генералног секретара (члан 14, тачка 2, под ц) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола).
2. Генерални секретар ОТИФ-а, најкасније три месеца после ступања на снагу овог Протокола, сазива Комисију стручњака за техничка питања.
3. Након ступања на снагу овог Протокола, мандат Управног одбора, који је утврђен у складу са чланом 6, тачка 2, под б) СОТИФ-а 1980, истиче на дан утврђен од стране Генералне скупштине, и тај датум мора да се поклопи са датумом почетка мандата чланова и заменика чланова Управног одбора које је одредила Генерална скупштина (члан 14, тачка 2, под б) СОТИФ-а у верзији која је дата у Прилогу овог Протокола).

4. Мандат генералног директора Централног бироа, који траје у тренутку ступања на снагу овог Протокола, престаје по истеку периода на који је именован у складу са чланом 7, тачка 2, под д) СОТИФ-а 1980. Почев од тренутка ступања на снагу овог Протокола, он обавља дужност генералног секретара.
5. Одредбе чл. 6, 7. и 11. СОТИФ-а 1980. примењују се и после ступања на снагу овог Протокола у погледу следећег:
  - а) провера рачуна и усвајање годишњег обрачуна Организације,
  - б) утврђивања коначног износа удела држава чланица у трошковима Организације,
  - ц) плаћања удела,
  - д) максималног износа трошкова Организације за петогодишњи период, који се утврђује пре ступања на снагу овог Протокола,

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

6. Коначни износи удела држава чланица који се плаћају за годину током које овај Протокол ступа на снагу, израчунавају се на основу члана 11, тачка 1. СОТИФ-а 1980.
7. На захтев државе чланице, чији је удео израчунат на основу члана 26. Конвенције у верзији која је дата у прилогу овог Протокола и већи је од износа за 1999. годину, Генерална скупштина може да утврди износ удела те државе за три године које следе после године у којој овај Протокол ступа на снагу, водећи рачуна о следећим принципима:
  - а) основа за утврђивање привременог износа удела је минимални износ удела на основу члана 26, тачка 3. или износ удела за 1999. годину ако је већи од минималног износа удела,
  - б) износ удела се сукцесивно усклађује током највише три фазе да би се дошло до коначног износа удела израчунатог на основу горе наведеног члана 26.

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

8. Уговори о превозу путника или робе у међународном саобраћају између држава чланица, који су закључени у складу са Једнообразним правилима CIV 1980. или Једнообразним правилима CIM 1980, и даље су подређени Јединственим прописима који важе у тренутку закључивања уговора чак и после ступања на снагу овог Протокола.
9. Обавезујуће одредбе Јединствених правила CUV и Јединствених правила CUI примењују се на уговоре који су закључени пре ступања на снагу овог Протокола након једне године после његовог ступања на снагу.

## **Члан 7. Текст Протокола**

1. Овај Протокол је закључен и потписан на француском, немачком и енглеском језику. У случају одступања, меродаван је једино текст на француском језику.
2. На предлог једне од односних држава чланица, Организација може да објави званичне преводе овог Протокола на осталим језицима, уколико је неки од тих језика званични језик на територији бар две државе чланице. Ови преводи се раде у сарадњи са надлежним службама односних држава чланица.

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

Сачињено у Виљнусу, 03. јуна 1999. године, у једном оригиналном примерку на сваком од следећих језика: француском, немачком и енглеском; ови примерци су депоновани у Архиву ОТИФ-а. Свакој држави чланица доставиће се по једна оверена копија.

За Републику Албанију:

За Народну Демократску Републику Алжир:

За Савезну Републику Немачку:

За Републику Аустрију:

За Краљевину Белгију:

За Босну и Херцеговину:

За Републику Бугарску:

За Републику Хрватску:

За Краљевину Данску:

За Краљевину Шпанију:

За Финску:

За Републику Француску:

За Уједињено Краљевство Велике Британије и Северне Ирске:

За Грчку:

За Републику Мађарску:

За Ирак:

За Исламску Републику Иран:

За Републику Ирску:

За Републику Италију:

За Републику Либан:

За Кнежевину Лихтенштајн:

За Републику Литванију:

За Војводство Луксембург:

За Бившу Југословенску Републику Македонију:

За Краљевину Мароко:

За Кнежевину Монако:

За Краљевину Норвешку:

За Краљевину Холандију:

За Републику Пољску:

За Републику Португалију:

За Републику Румунију:

За Републику Словачку:

За Републику Словенију:

За Краљевину Шведску:  
За Швајцарску Конфедерацију:  
За Арапску Републику Сирију:  
За Републику Чешку:  
За Републику Тунис:  
За Републику Турску:

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

**ДЕО I  
ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

**Члан 1.  
Међувладина организација**

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

**Члан 2.  
Циљ организације**

1. Циљ организације је унапређење, побољшање и олакшање међународног железничког саобраћаја у сваком погледу и у том циљу посебно:
  - а) успостављање јединственог правног система за следеће правне области:
    1. Уговор о превозу путника и робе у директном међународном железничком саобраћају укључујући додатне превозе осталим саобраћајним средствима као предмет јединственог уговора.
    2. Уговор о употреби кола као превозног средства у међународном железничком саобраћају.

3. Уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају.

4. Превоз опасне робе у међународном железничком саобраћају.

б) допринос што бржем отклањању препрека на граничним прелазима у међународном железничком саобраћају водећи рачуна о посебним јавним интересима уколико су узроци тих препрека у оквиру државне надлежности,

ц) допринос интероперабилности и хармонизацији технике у области железнице вредновањем техничких стандарда и прихватањем јединствених техничких прописа,

д) утврђивање јединственог поступка за технички пријем железничких возила и других средстава за употребу у међународном саобраћају,

е) контрола примене и спровођење свих правних прописа утврђених у оквиру Организације као и датих препорука,

ф) развој јединственог правног система, правила и поступака наведених под а) до е), узимајући у обзир правне, економске и техничке промене.

2. Организација може

а) у оквиру циља наведеног под тачком 1. да израђује друга јединствена правила,

б) стварати оквири унутар којих државе чланице могу израђивати друге међународне конвенције чији би циљ био развој, побољшање или олакшање међународног железничког саобраћаја.

### **Члан 3. Међународна сарадња**

1. Државе чланице ОТИФ-а се обавезују да ће своју међународну сарадњу из области железничког саобраћаја концентрисати начелно у оквиру Организације и то у мери у којој постоји повезаност задатака који су јој поверени у складу са чл. 2. и 4. Да би овај циљ оствариле, државе чланице се обавезују да ће предузети све неопходне и корисне мере у циљу адекватног прилагођавања постојећих мултилатералних међународних конвенција и споразума, у којима су оне уговорне стране а које се тичу међународне сарадње у железничком саобраћају и које дају другим владиним и невладиним организацијама задатке који се поклапају са задацима Организације.

2. Обавезе које произилазе из тачке 1. за државе чланице, које су истовремено и чланице Европске заједнице или уговорне државе у Споразуму о европском економском простору, немају предност у односу на обавезе које произилазе из чланства у Европској заједници или Споразуму о европском економском простору.



#### **Члан 4. Преузимање и преношење функција**

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

#### **Члан 5. Посебне обавезе држава чланица**

1. Државе чланице су сагласне да преузму све потребне мере у циљу олакшавања и убрзавања међународног железничког саобраћаја. У том циљу свака држава чланица се обавезује, у оквиру својих могућности да
  - а) одстрани сваки непотребан поступак,
  - б) поједностави и усагласи већ постојеће формалности и
  - ц) поједностави граничне контроле.
2. У циљу олакшавања и побољшавања међународног железничког саобраћаја државе чланице су сагласне да дају свој допринос, како би се постигла највећа могућа уједначеност прописа, стандарда, поступака и метода организације у вези са железничким возним средствима, железничким особљем, железничком инфраструктуром и помоћним услугама.
3. Државе чланице су сагласне да олакшају закључивање уговора између управљача инфраструктуре, у циљу оптимализације међународног железничког саобраћаја.

#### **Члан 6. Јединствена правила**

1. Уколико нису дате изјаве или резерве у складу са чланом 42. тачка 1. први став, у међународном железничком саобраћају као и код техничког пријема железничких возних средстава која се користе у међународном саобраћају, примењује се следеће:
  - а) Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника (CIV), Додатак А Конвенције,
  - б) Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе (CIM), Додатак Б Конвенције,
  - ц) Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (RID), Додатак Ц Конвенције,
  - д) Јединствена правила за уговоре о коришћењу кола у међународном железничком саобраћају ( CUV), Додатак Д Конвенције,

- е) Јединствена правила за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају (CUI), Додатак Е Конвенције,
  - ф) Јединствена правила о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примењују на железничка возна средства намењена за коришћење у међународном саобраћају (ARTU), Додатак Ф Конвенције,
  - г) Јединствена правила о техничком пријему железничких возних средстава која се користе у међународном саобраћају (ATMF), Додатак Г Конвенције,
  - х) остали јединствени правилници које Организација израђује на основу члана 2. тачка 2. под а), а који представљају додатке Конвенције.
2. Јединствена правила и правилници са својим прилозима, наведени у тачки 1, чине саставни део Конвенције.

**Члан 7.**  
**Дефиниција појма ”Конвенција”**

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

## **Део II** **Заједничке одредбе**

### **Члан 8.** **Унутрашње право**

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

### **Члан 9.** **Обрачунска јединица**

1. Обрачунска јединица предвиђена у Јединственим правилима је специјално право вучења које примењује Међународни монетарни фонд.
2. Вредност домаће валуте државе чланице која је члан Међународног монетарног фонда, у специјалном праву вучења, израчунава се према поступку који примењује Међународни монетарни фонд у свом пословању и трансакцијама.
3. Вредност домаће валуте државе чланице која није и чланица Међународног монетарног фонда у специјалном праву вучења израчунава се на начин који утврди та држава. Ово израчунавање мора да изрази у домаћој валути стварну вредност што је могуће ближе оној која би се добила применом тачке 2.
4. За државу чланицу која није и чланица Међународног монетарног фонда, чије законодавство не дозвољава примену тачке 2. или тачке 3, обрачунска јединица предвиђена у додацима одговара вредности три златна франка. Златни франак представља 10/31 грама злата финоће 0,900. Прерачунавање златног франка мора да изрази у домаћој валути стварну вредност што је могуће ближе оној која би се добила применом тачке 2.
5. У току три месеца од ступања на снагу Конвенције и сваки пут када се измени њихов поступак израчунавања односно вредност њихове домаће валуте у односу на обрачунску јединицу, државе чланице саопштавају генералном секретару свој поступак за израчунавање према тачки 3, односно резултате прерачунавања према тачки 4. Генерални секретар обавештава остале државе чланице о овим саопштењима.
6. Износ изражен у обрачунској јединици обрачунава се у домаћу валуту државе односног суда. Прерачунавање се врши у складу са вредношћу одговарајуће валуте на дан судске одлуке или на дан договорен између страна.

### **Члан 10. Допунске одредбе**

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

### **Члан 11. Јемство за обезбеђење трошкова**

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

### **Члан 12. Извршење пресуде. Забране**

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

## ДЕО III Структура и функционисање

### Члан 13. Органи

1. Организација обавља своју делатност преко следећих органа:
  - а) Генералне скупштине,
  - б) Управног одбора,
  - ц) Ревизионе комисије,
  - д) Комисије стручњака за превоз опасне робе,
  - е) Комисије за поједностављење поступка у железничком саобраћају,
  - ф) Комисије стручњака за техничка питања,
  - г) Генералног секретара.
2. Генерална скупштина може одлучити о оснивању других привремених комисија за посебне задатке.
3. У утврђивању кворума Генералне скупштине или комисија из тачке 1. под ц) до ф), државе чланице које немају право гласа (члан 14. тачка 5, члан 26. тачка 7. или члан 40. тачка 4.) не узимају се у обзир.
4. председавање Генералном скупштином, председавање Управним одбором као и функција главног секретара у принципу може се доделити држављанима различитих држава чланица.

### Члан 14. Генерална скупштина

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

- л) одлучује о предлозима измене Конвенције (члан 33. тач. 2 и 3.)
  - м) одлучује о захтевима за приступање који су поднети Генералној скупштини (члан 37. тачка 4.),
  - н) одлучује о условима за приступање регионалних организација за економске интеграције (члан 38. тачка 1.),
  - о) одлучује о захтевима за придруживање који јој се подносе (члан 39. тачка 1.),
  - п) одлучује о распуштању Организације и могућем преносу њених функција на другу међувладину организацију (члан 43.),
  - q) одлучује о другим питањима која се ставе на дневни ред.
3. Генерални секретар сазива Генералну скупштину сваке треће године или на захтев трећине држава чланица или на захтев Управног одбора, као и у случајевима предвиђеним у члану 33. тач. 2. и 3. и члану 37. тачка 4. Он упућује државама чланицама предлог дневног реда најкасније три месеца пре почетка заседања, сходно условима утврђеним Пословником о раду из тачке 2. под а).
  4. У Генералној скупштини кворум је постигнут када је заступљена већина држава чланица (члан 13. тачка 3.). Државу чланицу може да заступа нека друга држава чланица; међутим, једна држава не може заступати више од једне друге државе.
  5. У случају гласања на Генералној скупштини о изменама додатака уз Конвенцију, државе чланице које су, сходно члану 42. тачка 1. први став, дале изјаве у вези са одређеним додацима, немају право гласа.
  6. Генерална скупштина доноси одлуке већином гласова држава чланица заступљених приликом гласања. Међутим, у случајевима тачке 2. под е), ф), г), х), л) и п), као и у случају члана 34. тачка 6, потребна је двотрећинска већина. Ипак, у случају тачке 2. под л) двотрећинска већина је потребна само уколико се ради о изменама Конвенције у ужем смислу, са изузетком чл.9. и 27. тач. 2 до 10. као и у случају предлога за измену Протокола наведеног у члану 1. тачка 4.
  7. На позив Генералног секретара, а уз сагласност већине држава чланица,
    - а) државе које нису чланице Организације,
    - б) међународне организације и удружења која су надлежна за питања која се тичу делатности Организације или се баве питањима која су на дневном реду, могу да присуствују заседањима Генералне скупштине у својству саветодавца.

## **Члан 15.**

### **Управни одбор**

1. Управни одбор сачињава трећина држава чланица.
2. Чланови Одбора и заменици свих чланова као и држава чланица која председава одређују се на период од три године. Састав Одбора одређује се за сваки период, водећи рачуна о правичној географској расподели. Заменик који у току једног периода постане члан Одбора, именује се за члана Одбора у наредном периоду.
3. Ако се једно место упразни или се одузме право гласа неком члану Одбора или ако неки члан не присуствује на два узастопна заседања Одбора а не побрине се да га сходно тачки 6. представља други члан, ту функцију ће до краја периода који је у току обављати заменик којег је одредила Генерална скупштина.

4. Са изузетком случаја из тачке 3. ниједна држава чланица не може бити члан Одбора више од два пуна узастопна периода.
5. Одбор:
  - а) доноси свој правилник о раду;
  - б) закључује споразум о седишту;
  - ц) доноси Статут о особљу Организације;
  - д) именује, водећи рачуна о способностима кандидата и правичној географској расподели, службенике на вишим положајима у Организацији;
  - е) доноси Правилник о рачуноводственим и књиговодственим пословима Организације;
  - ф) одобрава план рада, буџет, извештај о раду и завршни рачун Организације;
  - г) одређује на основу усвојених завршних рачуна коначне доприносе које су државе чланице дужне сходно члану 26. за две претходне календарске године, као и износ аконтације које су државе чланице дужне за текућу и наредну календарску годину сходно члану 26. тачка 5.;
  - х) утврђује задатке Организације који се тичу свих или само неких држава чланица, као и трошкове које због тога сnose те државе чланице, (члан 26. тачка 4.);
  - и) утврђује износ за посебне новчане накнаде (члан 26. тачка 11.);
  - ј) издаје посебна упутства за ревизију рачуна (члан 27. тачка 1.);
  - к) одобрава преузимање административних функција од стране Организације (члан 4. тачка 3.) и одређује посебне доприносе одговарајућих држава чланица;
  - л) доставља државама чланицама извештај о раду, завршни рачун као и своје одлуке и препоруке;
  - м) саставља и доставља државама чланицама, најкасније два месеца пре почетка заседања Генералне скупштине на коме треба да се одреди састав Одбора (члан 14. тачка 2. под б), извештај о свом раду као и предлоге за његово обнављање ;
  - н) надгледа вођење послова генералног секретара;
  - о) стара се о правилној примени Конвенције од стране генералног секретара као и спровођењу одлука које су донели други органи; у овом циљу Одбор може предузети све потребне мере како би се побољшала примена Конвенције и наведених одлука;
  - п) разложно обрађује питања која могу да утичу на делатност Организације, а која Одбору подноси држава чланица или генерални секретар;
  - q) решава спорове између држава чланица и генералног секретара у вези са његовом функцијом као депозитара (члан 36. тачка 2.);
  - р) одлучује о предлозима за суспензију чланства (члан 40.).
6. У Одбору кворум је постигнут када је заступљено две трећине његових чланова. Члана одбора може да заступа неки други члан; међутим, један члан не може заступити више од једног другог члана.
7. Одбор доноси одлуке већином гласова заступљених чланова.
8. Уколико другачије не одлучи, Одбор заседа у седишту Организације. Записници са заседања достављају се свим државама чланицама.
9. Председник Одбора:
  - а) сазива Одбор најмање једанпут годишње као и на захтев четири члана или генералног секретара;
  - б) доставља члановима Одбора предлог дневног реда;

- ц) решава у својим оквирима и у складу са условима утврђеним у Пословнику хитна питања која се јаве између два заседања;
- д) потписује Споразум о седишту наведен у тачки 5. под б).

10. Одбор може, у оквиру својих надлежности, давати налоге председнику у циљу извршења одређених посебних задатака.

### **Члан 16. Остале комисије**

1. Комисије наведене у члану 13. тачка 1. од ц) до ф) и у тачки 2. сачињавају, у принципу, све државе чланице. Када Ревизиона комисија, Комисија стручњака за превоз опасне робе или Комисија стручњака за техничка питања, разматрају и доносе одлуке, у оквиру својих овлашћења, у вези са изменама додатака Конвенцији, државе чланице које су дале изјаву која се односи на додатке о којима се расправља у складу са чланом 42. тачка 1. први став, не могу бити чланови односних комисија.
2. Генерални секретар сазива комисије или на сопствену иницијативу или на захтев пет држава чланица или на захтев Управног одбора. Генерални секретар доставља нацрт дневног реда државама чланицама најмање два месеца пре заседања комисије.
3. Државу чланицу може да заступа нека друга држава чланица; међутим, једна држава не може заступати више од две друге државе.
4. Свака заступљена држава чланица има један глас. Предлог се усваја ако је број гласова "за":
  - а) једнак најмање једној трећини броја држава чланица заступљених у време гласања и
  - б) већи од броја гласова "против".
5. На позив Генералног секретара, а уз сагласност већине држава чланица,
  - а) државе које нису чланице Организације,
  - б) државе чланице које, међутим, нису чланови односне комисије
  - ц) међународне организације и удружења која су надлежна за питања која се тичу делатности Организације или се баве питањима која су на дневном реду, могу да присуствују заседањима комисија у својству саветодавца.
6. Комисије бирају, за свако заседање или за договорени период, председника и једног или више заменика.
7. Рад се одвија на радним језицима. Садржај оног што је речено на једном од радних језика преводи се на друге радне језике; предлози и одлуке преводе се у целини.
8. Записници садрже кратак преглед рада. Предлози и одлуке се уносе у целини. У погледу одлука меродаван је текст на француском језику. Записници се достављају свим државама чланицама.
9. Комисије могу да образују радне групе које ће се бавити одређеним питањима.
10. Комисије доносе своје правилнике о раду.
- 11.



**Члан 17.**  
**Ревизиона комисија**

1. Ревизиона комисија:
  - а) одлучује, у складу са чланом 33. тачка 4, о предлозима за измену Конвенције;
  - б) разматра предлоге који се подносе, сходно члану 33. тачка 2, Генералној скупштини на одлучивање.
2. У Ревизионој комисији кворум је постигнут када је заступљена већина држава чланица (члан 13. тачка 3.).

**Члан 18.**  
**Комисија стручњака за превоз опасне робе**

1. Комисија стручњака за превоз опасне робе одлучује, сходно члану 33. тачка 5, о предлозима за измену Конвенције.
2. У Комисији стручњака за превоз опасне робе постигнут је кворум када је заступљена једна трећина држава чланица.

**Члан 19.**  
**Комисија за поједностављење поступка у железничком саобраћају**

1. Комисија за поједностављење поступка у железничком саобраћају:
  - а) даје мишљење о свим питањима која се тичу поједностављења преласка границе у међународном железничком саобраћају;
  - б) препоручује стандарде, методе, процедуре и поступке у вези са поједностављењем поступка у железничком саобраћају.
2. У Комисији за поједностављење поступака у железничком саобраћају постигнут је кворум када је заступљена једна трећина држава чланица.

**Члан 20.**  
**Комисија стручњака за техничка питања**

1. Комисија стручњака за техничка питања:
  - а) одлучује, сходно члану 5. Јединствених правила АРТУ, о одобравању техничких стандарда за железничка средства која се користе у међународном саобраћају;
  - б) одлучује, сходно члану 6. Јединствених правила АРТУ, о усвајању јединствених техничких прописа за конструисање, употребу, одржавање и поступке са железничким средствима која се користе у међународном саобраћају;
  - ц) прати примену техничких стандарда и јединствених техничких прописа за железничка средства која се користе у међународном саобраћају и разматра њихов развој у циљу њиховог одобравања или усвајања у складу са поступцима предвиђеним у чл. 5. и 6. Јединствених правила АРТУ;

- д) одлучује, сходно члану 33. тачка 6, о предлозима за измену Конвенције;
  - е) бави се и свим другим питањима која јој припадају сходно Јединственим правилима АРТУ и АТМФ.
2. У Комисији стручњака за техничка питања постигнут је кворум када је заступљена половина држава чланица, у складу са чланом 16. тачка 1. Када Комисија одлучује о одредбама Прилога Јединствених правила АРТУ, државе чланице које су, сходно члану 35. тачка 4, изнеле примедбе на одредбе о којима се одлучује, или су дале изјаву, сходно члану 9. тачка 1. Јединствених правила АРТУ, немају право гласа.
  3. Комисија стручњака за техничка питања може одобрити техничке стандарде или усвојити јединствене техничке прописе или одбити да их одобри односно усвоји; Комисија их ни у ком случају не може мењати.

### **Члан 21.** **Генерални секретар**

1. Генерални секретар обавља функције Секретаријата Организације.
2. Генералног секретара бира Генерална скупштина на период од три године, који се може продужити највише два пута.
3. Генерални секретар мора, нарочито, да:
  - а) обавља функцију Депозитара (члан 36.);
  - б) заступа Организацију према споља;
  - ц) доставља државама чланицама одлуке Генералне скупштине и комисија (члан 34. тачка 1. и члан 35. тачка 1.);
  - д) спроводи обавезе које су му поверили други органи Организације;
  - е) разматра предлоге држава чланица за измену Конвенције, при чему се, у случају потребе, обраћа за помоћ стручњацима;
  - ф) сазива Генералну скупштину и друге комисије (члан 14. тачка 3. и члан 16. тачка 2.);
  - г) благовремено доставља државама чланицама материјале потребне за заседања разних органа;
  - х) израђује план рада, предлог буџета и извештај о пословању Организације и подноси их Управном одбору на одобрење (члан 25.);
  - и) руководи финансијама Организације у оквиру одобреног буџета;
  - ј) настоји, на захтев једне од заинтересованих страна, да пружањем добрих услуга реши спорове између њих, у вези са тумачењем или применом Конвенције;
  - к) даје, на захтев свих заинтересованих страна, мишљење о споровима у вези са тумачењем или применом Конвенције;

- л) обавља функције које су му додељене према Делу V;
  - м) прима саопштења и материјале од држава чланица, међународних организација и удружења из члана 16. тачка.5. и предузећа (превозници, управљачи инфраструктуре, итд.) који учествују у међународном железничком саобраћају, и о томе обавештава, када је то потребно, друге државе чланице, међународне организације и удружења као и предузећа;
  - н) руководи особљем Организације;
  - о) благовремено обавештава државе чланице о упражњеним радним местима у Организацији;
  - п) води и објављује списак линија и услуга из члана 24.
1. Генерални секретар може и сам дати предлоге за измену Конвенције.

### **Члан 22. Особље Организације**

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

### **Члан 23. Билтен**

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

### **Члан 24. Списак линија**

1. Линије превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима које су наведене у првим члановима Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM на којима се, поред превоза железницом, превоз врши по основу само једног уговора, уписују се у два списка:
  - а) списак линија превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима CIV
  - б) списак линија превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима CIM
2. Железничке пруге оних држава чланица које су доставиле резерву у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIV или у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила CIM, уписују се у два списка у складу са том резервом:
  - а) списак железничких пруга CIV,
  - б) списак железничких пруга CIM.

3. Државе чланице достављају Генералном секретару своја саопштења о уписивању или брисању линија, односно пруга наведених у тач. 1. и 2. Линије превоза на поморским и унутрашњим воденим путевима наведене у тачки 1, уколико повезују државе чланице, уписују се само уз сагласност тих држава а за брисање такве линије, довољно је саопштење једне од тих држава.
4. Генерални секретар обавештава све државе чланице о упису или брисању неке од линија, односно пруга.
5. Одредбе Конвенције почињу да се примењују на превозе на поморским и унутрашњим воденим путевима наведеним у тачки 1. и превозе на железничким пругама наведеним у тачки 2. по истеку рока од месец дана почев од датума обавештења генералног секретара о упису. Примена одредби Конвенције на ове превозе престаје по истеку рока од три месеца од датума обавештења генералног секретара о брисању изузев када је реч о отпочетим превозима који се морају завршити.

## **ДЕО IV Финансирање**

### **Члан 25.**

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

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

### **Члан 26.**

#### **Финансирање трошкова**

1. Са изузетком тач.2 до 4. трошкове Организације, који нису покривени другим приходима, покривају државе чланице и то две петине износа на основу система поделе учешћа Уједињених Нација, а три петине износа сразмерно укупној дужини железничке инфраструктуре као и поморских и унутрашњих водених путева уписаних у складу са чланом 24. тачка 1. Међутим, линије поморских и унутрашњих водених путева рачунају се само са половином своје дужине.
2. Када нека држава чланица која достави резерву у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила СИВ или у складу са чланом 1. тачка 6. Јединствених правила СИМ, њено учешће се остварује како следи:
  - а) уместо укупне дужине железничке инфраструктуре на територији односне државе чланице узима се обзир само дужина железничких пруга уписаних у складу са чланом 24. тачка 2.
  - б) удео учешћа према систему поделе Уједињених Нација израчунава се сразмерно дужини пруга и линија уписаних у складу са чланом 24, тач. 1. и 2. у односу на укупну дужину железничке инфраструктуре на територији односне државе чланице и на укупну дужину линија уписаних у складу са чланом 24. тачка 1.; учешће ни у ком случају не може бити мање од 0,01 проценат.
3. Свака држава чланица сноси минимум 0,25, односно максимум 15 процената од учешћа.
4. Управни одбор утврђује :
  - а) који доприноси Организације се односе на државе чланице на исти начин и које трошкове сnose државе чланице на начин наведен у тач.1.
  - б) који доприноси се односе само на један део држава а које трошкове сnose ове државе чланице на исти начин.

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

5. Учешће држава чланица у трошковима Организације доспева на плаћање у облику аванса који се плаћа у две рате најкасније до 31. октобра сваке од две године које су обухваћене буџетом. Аванс се одређује на основу коначно утврђеног учешћа за претходне две године.
6. Приликом слања извештаја о раду и завршног рачуна, Генерални секретар саопштава коначни износ учешћа за протекле две године као и износ аванса за наредне две календарске године.
7. После 31. децембра године у којој је Генерални секретар доставио саопштење у складу са тачком б, на износе доспеле на плаћање за протекле две године обрачунава се камата од пет процената годишње. Ако у року од годину дана од тог датума нека држава чланица не плати свој удео, њено право гласа се укида док не изврши своју обавезу плаћања. По истеку додатног рока од две године, Генерална скупштина разматра да ли став те државе треба сматрати за прећутно отказивање Конвенције и, у том случају, утврђује датум почетка његовог дејства.
8. У случају отказивања у складу са тачком 7. или у складу са чланом 41. као и у случају укидања права гласа из члана 40. тачка 4. под б), учешће чије плаћање касни мора се платити.
9. Износи који нису плаћени, биће покривени из средстава Организације.
10. Држава чланица која је отказала Конвенцију може поново да постане држава чланица под условом да плати износе које дугује.
11. Организација добија накнаду за покривање посебних трошкова проистеклих из активности предвиђених чланом 21. под ј) до л). У случајевима предвиђеним чланом 21. тачка 3. под ј) и к), ову накнаду утврђује Управни одбор, на предлог Генералног секретара. У случају који предвиђен чланом 21. тачка 3. под л), примењује се члан 31. тачка 3.

## **Члан 27. Ревизија рачуна**

1. Осим ако Генерална скупштина не донесе другачију одлуку у смислу члана 14. тачка 2 под к), ревизију рачуна врши држава у којој се налази седиште према прописима утврђеним у овом члану и, сходно посебним упутствима Управног одбора која морају бити у складу са Правилником о књиговодству и рачуноводству Организације (члан 15, тачка 5 под е).
2. Ревизор проверава рачуне Организације, укључујући и сва готовинска средства и посебне рачуне, онако како сматра за неопходно како би се уверио:
  - а) да су сва финансијска документа у складу са књигама и списима Организације;
  - б) да су финансијске операције приказане у финансијским документима вођене по правилима и прописима, буџетским одредбама и другим упутствима Организације;

- ц) да су вредносни папири и готовина у банци или у благајни проверени на основу потврда добијених од улагача Организације или стварно пребројани.
  - д) да је унутрашња контрола, укључујући проверу рачуна, одговарајућа.
  - е) да су сви елементи активе и пасиве као и сви вишкови и мањкови прокњижени на начин који он сматра задовољавајућим.
3. Ревизор је једини надлежан да прихвати у целини, односно делимично потврде и доказе које му поднесе Генерални секретар. Ако сматра да је то потребно, може да приступи испитивању и детаљној провери свих рачуноводствених докумената који се односе на финансијско пословање или на набавку и опрему.
4. Ревизор у сваком тренутку има слободан приступ свим књигама, списима, рачуноводственим документима и другим подацима за које сматра да су му потребни.
5. Ревизор није овлашћен да одбацује одређене ставке из рачуна али ће одмах скренути пажњу Генералном секретару на сваку операцију чија му исправност или оправданост изгледа спорна, да би овај предузео све потребне мере.
6. Ревизор подноси и потписује потврду о финансијском стању следеће садржине:  
*"Прегледао сам финансијска документа Организације за буџетску годину која је завршена 31. децембра... Преглед је обухватио општу анализу књиговодствених и других доказних материјала који су ми с обзиром на околности изгледали потребни."*  
Зависно од случаја, ова потврда показује:
- а) да финансијска документа одражавају на задовољавајући начин финансијско стање на дан истека анализираних периода као и резултате пословања у току овог периода;
  - б) да су финансијска документа састављена према наведеним књиговодственим начелима;
  - ц) да су финансијска начела примењена на начин који одговара ономе који је спроведен у претходној буџетској години;
  - д) да је финансијско пословање вођено у складу са правилима и прописима, буџетским одредбама и другим упутствима Организације.
7. У свом извештају о финансијском пословању, ревизор наводи:
- а) врсту и обим провере коју је спровео,
  - б) елементе који се односе на намену или тачност рачуна, укључујући по потреби:
    - 1) податке потребне за правилно тумачење и оцену рачуна;
    - 2) сваки износ који је требало да буде наплаћен али који није ушао у рачун;

- 3) сваки износ који је био предмет обавеза редовног или ванредног расхода а који није прокњижен односно који није обухваћен финансијским документима;
  - 4) расходе који нису правдани ваљаним материјалним доказима;
  - 5) мишљење да ли су рачунске књиге правилно вођене; треба навести случајеве у којима изглед финансијских докумената одступа од књиговодствених начела која су опште призната и стално се примењују;
- ц) остала питања на која треба скренути пажњу Управног одбора, као што су на пример:
- 1) случајеви проневере или основане сумње у проневеру,
  - 2) расипање или неправилно коришћење средстава или друге имовине Организације (чак и када су рачуни који се односе на обављено пословање били у реду);
  - 3) расходи који би касније могли да проузрокују значајне трошкове за Организацију,
  - 4) свака општа, или посебна грешка у систему контроле прихода и расхода или набавки и материјала;
  - 5) расходи у нескладу са намерама Управног одбора, водећи рачуна о прописно одобреном преносу средстава унутар буџета;
  - 6) прекорачења кредита (расположиви износ), узимајући притом у обзир измене проистекле из преноса која су одобрена унутар буџета,
  - 7) расходи који нису у складу са добијеним овлашћењима;
- д) тачност или нетачност рачуна који се односе на набавке и материја, утврђена после извршеног пописа или прегледа књига.

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

8. Ревизор ни у ком случају не сме унети критике у свој извештај а да претходно није пружио могућност Генералном секретару да да објашњење.
9. Ревизор обавештава Управни одбор и Генералног секретара о налазима до којих је дошао током ревизије. Поред тога, он може изнети сваку примедбу коју сматра корисном у вези са финансијским извештајем генералног секретара.
10. Када ревизор уради сажету контролу или не добије довољно доказних докумената, то мора да наведе у својој потврди и у свом извештају и да прецизира разлоге за своје напомене као и последице које из тога проистичу а које утичу на финансијско стање и прокњижене финансијске операције.



## **ДЕО V Арбитража**

### **Члан 28. Надлежност**

1. Спорови између држава чланица у погледу тумачења или примене Конвенције, као и спорови између држава чланица и Организације око тумачења или примене Протокола о привилегијама и имунитетима могу се, на захтев једне стране, поднети арбитражи. Стране слободно одређују састав арбитражног суда и арбитражни поступак.
2. Спорови у погледу тумачења или примене Конвенције и осталих конвенција које је урадила Организација у складу са чланом 2. тачка 2, уколико нису решени споразумно или поднети на решавање редовном суду, могу се, на основу споразума између заинтересованих страна, поднети арбитражном суду. Чланови од 29. до 32. примењују се на састав арбитражног суда и арбитражни поступак.
3. Свака држава може, приликом достављања захтева за приступање, да задржи право да не примењује све одредбе или део одредаба из тачака 1. и 2.
4. Свака држава која изрази резерву сходно тачки 3 може од ње да одустане у сваком тренутку, с тим што ће о томе обавестити депозитара. Ово одустајање од резерве ступа на снагу месец дана од датума када депозитар о томе обавести државе чланице.

### **Члан 29. Споразум. Судска писарница.**

Стране закључују споразум којим се утврђује нарочито:

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

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

### **Члан 30. Арбитри**

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

2. Арбитражни суд сачињава један, три или пет арбитра, у складу са споразумом. Арбитри се бирају међу лицима која су наведена у списку поменутом у тачки 1. Међутим, ако споразум предвиђа пет арбитра, свака страна може да изабере по једног арбитра који није наведен у списку. Ако споразум предвиђа једног јединог арбитра, њега споразумно бирају стране. Ако споразум предвиђа три или пет арбитра, свака страна бира једног, односно два арбитра, према случају: арбитри одређују споразумно трећег или петог арбитра који председава арбитражним судом. Ако се стране не слажу о одређивању арбитра или изабрани арбитри о трећем, односно петом арбитру, одлуку о томе доноси Генерални секретар.
3. Арбитар појединац, трећи или пети арбитар не сме имати исто држављанство као стране у спору, осим ако су оне истог држављанства.
4. Интервенција треће стране у спору нема утицаја на састав арбитражног суда.

### **Члан 31. Поступак. Трошкови**

1. Арбитражни суд одлучује о поступку водећи рачуна нарочито о следећим одредбама:
  - а) ислеђује и пресуђује спорове на основу података које поднесу стране али, приликом изрицања пресуде, није везан тумачењем које дају стране,
  - б) не може досудити више или нешто друго од онога што је тужилац захтевао, нити мање од онога што је тужени признао да дугује,
  - ц) арбитражни суд саставља арбитражну пресуду са потребним образложењем и саопштава је странама преко Генералног секретара,
  - д) уколико не постоје супротне одредбе принудног права места у коме заседа арбитражни суд и супротни споразум између страна, арбитражна пресуда је правоснажна.
2. Хонораре арбитра утврђује Генерални секретар.
3. Арбитражном пресудом утврђују се судски трошкови и одређује њихова расподела између страна као и расподела хонорара арбитра.

### **Члан 32. Застарелост. Извршност.**

1. У погледу прекида застарелости, покретање арбитражног поступка има исто дејство као и материјално право у погледу подизања тужбе код редовног суда.
2. Арбитражна пресуда постаје извршна у свакој држави чланици после обављања формалности прописаних у држави у којој треба да се изврши. Ревизија суштине спора није допуштена.

## ДЕО VI Измене Конвенције

### Члан 33. Надлежност

1. Генерални секретар одмах обавештава државе чланице о предлозима за измену Конвенције које су доставиле државе чланице или које је он сам израдио.
2. Генерална скупштина одлучује о предлозима за измену Конвенције осим ако тач. 4, 5. и 6. није предвиђена другачија надлежност.
3. Када јој је поднет предлог за измену, Генерална скупштина може, већином гласова предвиђеном у члану 14. тачка 6, утврдити да је поднети предлог у тесној вези са једном или више одредаба из Додатака Конвенције. У том случају, као и у случајевима наведеним у тач. 4, 5. и 6, друга реченица, Генерална скупштина је, такође, овлашћена да одлучује о изменама те, односно тих одредби из Додатака.
4. У зависности од одлука Генералне скупштине донетих у складу са тачком 3, прва реченица, Ревизиона комисија одлучује о предлозима за измену следећих одредби:
  - а) чл. 9. и 27, тач. од 2 до 10,
  - б) Јединствена правила CIV, изузев чл. 1, 2, 5, 6, 16, 26 до 39, 41 до 53 и 56 до 60,
  - ц) Јединствена правила CIM, изузев чл. 1, 5, 6, тач. 1 и 2, чл. 8, 12, 13, тачка 2, чл. 14, 15, тач. 2 и 3, члана 19, тач. 6 и 7, као и чл. 23 до 27, 30 до 33, 36 до 41 и 44 до 48,
  - д) Јединствена правила CUV, са изузетком чл. 1, 4, 5 и 7 до 12,
  - е) Јединствена правила CUI, са изузетком чл. 1, 2, 4, 8 до 15, 17 до 19, 21, 23 до 25,
  - ф) Јединствена правила ARTU, изузев чл. 1, 3 и 9 до 11 као и прилози ових Јединствених правила,
  - г) Јединствена правила ATMF, изузев чл. 1, 3 и 9.

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

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

### **Члан 34.** **Одлуке Генералне скупштине**

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

### **Члан 35.** **Одлуке Комисије**

1. Генерални секретар саопштава државама чланицама измене Конвенције које су донеле Комисије.
2. Измене саме Конвенције, које је донела Ревизиона комисија, ступају на снагу за све државе чланице првог дана дванаестог месеца након месеца током којег је Генерални секретар о њима обавестио државе чланице. Државе чланице могу да доставе примедбу у року од четири месеца од датума саопштења. У случају да једна четвртина држава чланица стави приговор, измена не може ступити на снагу. Ако једна држава чланица стави приговор на одлуку Ревизионе комисије у року од четири месеца и откаже Конвенцију, ово отказивање ступа на снагу на дан предвиђен за ступање на снагу те одлуке.

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

## **ДЕО VII**

### **Завршне одредбе**

#### **Члан 36.**

##### **Депозитар**

1. Генерални секретар је депозитар ове Конвенције. Његове функције у својству депозитара су објављене у Делу VII Бечке Конвенције од 23.05.1969. године о Закону о уговорима.
2. Када дође до спора између неке државе чланице и депозитара по питању извршења његових функција, депозитар или односна држава чланица треба да поднесе то питање другим државама чланицама или, евентуално, на одлучивање Управном одбору.

#### **Члан 37.**

##### **Приступање Конвенцији**

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

#### **Члан 38.**

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

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

3. У погледу права гласања и права на приговор предвиђених у члану 35. тач.2. и 4. регионална организација располаже са оноликим бројем гласова колико има чланова, који су истовремено чланови Организације. Ови последњи могу користити своја права тачније речено право гласа, само на начин утврђен у тач.2. Регионална организација нема право гласа у погледу Дела IV.
4. У погледу престанка важења чланства, члан 41. се примењује по аналогији.

### **Члан 39. Придружени чланови**

1. Све државе на чијој територији се експлоатише железничка инфраструктура могу постати придружени чланови Организације. Члан 37. тач.2. до 5, примењује се по аналогији.
2. Придружени члан може учествовати у раду органа наведених у члану 13. тачка 1. под а) и ц) до ф) али само са саветодавним гласом. Придружени члан не може бити именован за члана Управног одбора а учествује у трошковима организације са 0,25 процената од удела (члан 26. тачка 3).
3. Члан 41. се примењује по аналогији у случају престанка својства придруженог члана.

### **Члан 40. Укидање чланства**

1. Држава чланица може тражити, без отказивања Конвенције, да се укине њено својство члана Организације, када се на њеној територији више не одвија никакав међународни железнички саобраћај а за шта односна држава-чланица није одговорна.
2. Управни одбор одлучује о захтеву за укидање својства члана. Захтев се подноси Генералном секретару најкасније три месеца пре седнице Одбора.
3. Укидање својства члана ступа на снагу првог дана месеца који следи након дана саопштења Генералног секретара државама чланицама о одлуци Управног одбора. Укидање својства члана престаје саопштењем државе чланице о успостављању међународног железничког саобраћаја на њеној територији. Генерални секретар одмах о томе обавештава државе чланице.
4. Укидање својства члана има следеће последице:
  - а) ослобађање државе чланице од њене обавезе учешћа у финансирању трошкова Организације,
  - б) укидање права гласа у органима Организације,
  - ц) укидање права на приговор у смислу члана 34. тач. 2. и 3, и члана 35. тач. 2. и 4.

#### **Члан 41.**

##### **Отказивање Конвенције**

1. Конвенција се може, у сваком тренутку, отказати.
2. Свака држава чланица која жели да откаже Конвенцију, обавештава о томе депозитара. Отказивање ступа на снагу 31. децембра наредне године.

#### **Члан 42.**

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

1. Свака држава чланица може, у сваком тренутку, изјавити да неће у целини примењивати одређене Додатке Конвенције. Поред тога, резерве и изјаве о томе да неће примењивати одређене одредбе саме Конвенције или њених Додатака прихватају се само ако су те резерве и изјаве изричито предвиђене самим одредбама.
2. Резерве, односно изјаве достављају се Депозитару и почињу да важе од тренутка ступања на снагу Конвенције за односну државу. Све изјаве достављене после овог ступања на снагу почињу да важе 31. децембра године која следи после те изјаве. Депозитар о томе обавештава државе-чланице.

#### **Члан 43.**

##### **Распуштање Организације**

1. Генерална скупштина може да одлучи о распуштању Организације и евентуалном преношењу овлашћења на неку другу међувладину организацију а притом, евентуално, може са том организацијом да утврди услове овог преношења овлашћења.
2. У случају распуштања Организације, њена имовина се дели на државе-чланице које су биле чланови Организације, без прекида, током пет последњих календарских година пре године када је донета одлука сходно тачки 1, и то пропорционално у складу са просечном стопом њиховог учешћа у покривању трошкова Организације током тих пет претходних година.

#### **Члан 44.**

##### **Прелазне одредбе**

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

#### **Члан 45.**

##### **Текст Конвенције**

1. Конвенција је састављена на француском, немачком и енглеском језику. У случају спора, меродаван је текст на француском језику.
2. На предлог једне од односних држава, Организација објављује званичне преводе Конвенције на друге језике ако је један од тих језика званични језик на територији најмање две државе чланице. Ови преводи се раде у сарадњи са надлежним службама односних држава чланица.



**ПРОТОКОЛ**  
**о привилегијама и имунитетима Међувладине организације**  
**за међународни железнички превоз (ОТИФ)**

**Члан 1.**  
**Судски, извршни и реквизициони имунитет**

1. У оквиру своје службене делатности Организација ужива судски и извршни имунитет осим:
  - а) ако би се Организација изричито одрекла имунитета у неком посебном случају,
  - б) у случају грађанске тужбе коју подигне треће лице,
  - ц) у случају противтужбе у непосредној вези са главном тужбом коју је подигла Организација,
  - д) у случају забране, на основу судске одлуке, на плате, зараде и остале принадлежности које Организација дугује неком члану свог особља.
2. Имовина и остала добра Организације, без обзира где се налазе, уживају имунитет у односу на све облике реквизиције, конфискације, секвестра и друге облике забране или принуде, изузев уколико је то привремено потребно ради спречавања удеса у вези с моторним возилима која припадају Организацији или која саобраћају за њене потребе и истрага до којих може да дође због тих удеса.

**Члан 2.**  
**Заштита од експропријације**

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

**Члан 3.**  
**Ослобађање од пореза**

1. Свака држава чланица ослобађа непосредног пореза Организацију, њена добра и приходе за обављање њене службене делатности. Кад Организација врши куповине или користи услуге знатне вредности које су неопходне за обављање њене службене делатности и када цена тих куповина или услуга обухвата порез или друге дажбине, државе чланице предузимају, увек када је то могуће, одговарајуће мере у циљу ослобађања од пореза или других дажбина или у циљу враћања тих износа.
2. Не одобрава се никакво ослобађање за порезе и таксе који представљају само накнаду за учињене услуге.
3. Добра, стечена у складу са тачком 1. могу се продати, уступити или користити само под условима које утврде државе чланице које су одобриле ослобађање.

#### **Члан 4. Ослобађање од царина и дажбина**

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

#### **Члан 5. Службене делатности**

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

#### **Члан 6. Новчане трансакције**

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

#### **Члан 7. Саопштења**

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

#### **Члан 8. Привилегије и имунитети представника држава чланица**

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

- а) судски имунитет, чак и после завршетка мисије за радње, укључујући и своје писмене и усмене изјаве, извршене приликом обављања дужности; тај имунитет се, међутим, не даје у случају штете настале због удеса проузрокованог моторним возилом или било којим другим превозним средством које припада представнику државе или које он вози, или у случају повреде прописа о саобраћају који се односе на наведена превозна средства;

- б) имунитет од хапшења и притвора, изузев у случају када су затечени у вршењу кривичног дела;
- ц) имунитет од заплене ручног пртљага, изузев у случају када су затечени у вршењу кривичног дела;
- д) неповредивост свих званичних списа и докумената;
- е) ослобађање за себе лично и супружника од свих мера које ограничавају улазак и свих формалности у вези с пријављивањем странаца;
- ф) исте олакшице у погледу девизних прописа или прописа о мењању валуте као што су олакшице које се одобравају представницима страних влада у привременој службеној мисији.

### **Члан 9.**

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

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

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

## **Члан 10. Привилегије и имунитети стручњака**

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

- а) судски имунитет за радње, укључујући и усмене и писмене изјаве извршене приликом обављања дужности; тај имунитет међутим, нема дејство у случају штете настале због удеса проузрокованог моторним возилом или било којим другим превозним средством које припада стручњаку или које он вози, или у случају повреде прописа о саобраћају који се односе на наведена превозна средства; стручњаци уживају тај имунитет и после престанка њихових функција при Организацији;
- б) неповредивост свих званичних списа и докумената;
- ц) девизне олакшице за пренос накнада;
- д) исте олакшице у погледу ручног пртљага, које се одобравају особљу страних влада у привременој службеној мисији.

## **Члан 11. Циљ одобрених привилегија и имунитета**

1. Привилегије и имунитети предвиђени овим протоколом установљени су искључиво да би се, у свим околностима, обезбедило слободно функционисање Организације и потпуна независност лица којима су одобрени. Надлежни органи укидају сваки имунитет у свим случајевима у којима би његово задржавање могло да спречи подизање тужбе и у којима би могао да се укине, а да се тиме не наруши остварење циљева због којих је био одобрен.
2. Надлежни органи у смислу тачке 1. су:
  - а) органи држава чланица за своје представнике,
  - б) Управни одбор за генералног секретара,
  - ц) генерални секретар за остало особље, као и за стручњаке које Организација ангажује.

## **Члан 12. Спречавање злоупотреба**

1. Ниједна одредба овог протокола не утиче на право сваке државе чланице да предузима све потребне мере предострожности у интересу јавне безбедности.
2. Организација стално сарађује са надлежним органима држава чланица како би се олакшало правосуђу, обезбедило поштовање закона и прописа држава чланица и спречила свака злоупотреба привилегија и имунитета предвиђених овим протоколом.

**Члан 13.**  
**Третман сопствених држављана**

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

- а) у члану 8, изузев под д),
- б) у члану 9, изузев под а), б) и д),
- ц) у члану 10, изузев под а) и б)

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

**Члан 14.**  
**Допунски споразуми**

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

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

**ДЕО I  
Опште одредбе**

**Члан 1.  
Подручје примене**

1. Ова Јединствена правила важе за сваки уговор о железничком превозу путника уз накнаду или бесплатно када се полазно место и одредиште налазе у две различите државе чланице. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.
2. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем саобраћају једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.
3. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чланом 24, тач.1 Конвенције.
4. Ова Јединствена правила се такође примењују, када је реч о одговорности превозника за смрт или повреду путника и за особе које прате пошилику чији превоз је извршен у складу са Јединственим правилима СИМ.
5. Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.
6. Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу путника, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији. Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:
  - а) ако се у уговору о превозу прописано полазиште и одредиште као и прописани пут налазе на наведеној инфраструктури, или
  - б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и у уговору о превозу је означена као превозни пут за транзитни саобраћај.
7. Држава која је дала изјаву у складу са таквом б. може увек да повуче изјаву код депозитара путем саопштења. Повлачење ступа на снагу по истеку рока од месец дана након што је депозитар обавестио о томе државе чланице. Изјава престаје да важи ако Конвенција наведена у тачки б, први став, престане да важи за ту државу.

**Члан 2.**  
**Изјава у погледу одговорности у случају**  
**смрти и повреде путника**

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

**Члан 3.**  
**Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила израз:

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

**Члан 4.**  
**Одступање**

1. Државе чланице могу закључити споразуме који предвиђају одступање од ових Јединствених правила, за превозе искључиво између две станице које се налазе са обе стране границе, ако између њих и границе не постоји друга станица.
2. За превозе између две државе чланице у транзиту преко државе која није чланица, могу државе учеснице закључити споразум који одступа од ових Јединствених правила.
3. Поштујући остале одредбе међународног јавног права две или више држава чланица могу међусобно утврдити услове који су обавезујући за превозника у превозу путника, пртљага, животиња и возила између ових држава.
4. Споразуми у складу са тач. 1. до 3, као и њихово ступање на снагу саопштавају се Међувладиној организацији за међународне железничке превозе. Генерални секретар Организације о томе обавештава државе чланице и заинтересована предузећа.

**Члан 5.**  
**Обавезно право**

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



## ДЕО II

### Закључење и извршење уговора о превозу

#### Члан 6. Уговор о превозу

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

#### Члан 7. Превозна исправа

1. Општим условима превоза одређују се облик и садржај превозних исправа као и језик и писмо којима треба да буду одштампане и испуњене.
2. На превозној исправи морају бити унети, најмање, следећи подаци:
  - а) превозник или превозиоци
  - б) податак да ће за превоз бити надлежна ова Јединствена правила без обзира на било какво дато одступање од тога; то се може означити само скраћеницом CIV
  - ц) сваки други податак који је потребан као доказ о закљученом садржају уговора о превозу и који омогућава путнику да се позове на права која произилазе из тог уговора.
3. Након пријема превозне исправе путник утврђује да ли је иста издата у складу са његовим подацима.
4. Превозна исправа се може преносити ако не гласи на име и ако путовање није отпочело.
5. Превозна исправа се може издати и електронским означавањем података који се могу претворити у читљиве писане симболе. Поступак у означавању и обради података мора бити функционално исте вредности, посебно у погледу доказне снаге превозне исправе која је представљена тим подацима.

#### Члан 8. Плаћање и надокнада цене превоза

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

**Члан 9.**  
**Право на превоз. Искључење из превоза**

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

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

**Члан 10.**  
**Испуњавање административних формалности**

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

**Члан 11.**  
**Укидање и кашњење возова. Губитак везе**

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

## ДЕО Ш

### Превоз ручног пртљага, животиња, пртљага и возила

#### Глава I Заједничке одредбе

##### Члан 12.

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

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

##### Члан 13.

##### Провера

1. У случају основане сумње у непоштовање услова превоза, превозник има право да провери да ли предмети (вучни пртљаг, пртљаг, возила укључујући и њихов товар) и животиње испуњавају услове превоза, осим ако закон и прописи државе у којој се провера треба обавити, забрањују такву проверу.  
Путник се мора позвати да присуствује провери. Ако се он не појави или се до њега не може доћи, превозник мора позвати два независна сведока.
2. Уколико се утврди да нису поштовани услови превоза, превозник има право да од путника захтева да плати трошкове провере.

##### Члан 14.

##### Испуњавање административних формалности

Путник је дужан да се придржава прописа царинских и других управних органа када у превозу има предмете (ручни пртљаг, пртљаг, возила укључујући и њихов товар) или животиње. Он треба да присуствује прегледу ових предмета, осим ако законом и прописима сваке државе није другачије предвиђено.

## **Глава II**

### **Ручни пртљаг и животиње**

#### **Члан 15.**

##### **Надзор**

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

## **Глава III**

### **Пртљаг**

#### **Члан 16.**

##### **Предаја**

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

#### **Члан 17.**

##### **Пртљажница**

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

### **Члан 18.**

#### **Отправљање и превоз**

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

### **Члан 19.**

#### **Плаћање превознине за пртљаг**

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

### **Члан 20.**

#### **Обележавање пртљага**

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

- а) своје име и адресу
- б) одредиште

### **Члан 21.**

#### **Право располагања пртљагом**

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

### **Члан 22.**

#### **Издавање**

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

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

## **Глава IV Возила**

### **Члан 23. Услови превоза**

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

### **Члан 24. Потврда о превозу**

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

- ц) сваку другу изјаву која је неопходна за доказивање постојања уговорних обавеза код превоза возила и који омогућавају путнику да се позове на своја права која произилазе из уговора о превозу
4. Путник је дужан да се, приликом пријема потврде о превозу, увери да ли је она састављена према његовим наводима.

**Члан 25.**  
**Надлежно право**

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

## **ДЕО IV**

### **Одговорност превозника**

#### **Глава I**

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

##### **Члан 26.**

##### **Основ одговорности**

1. Превозник је одговоран за штету насталу услед смрти, рањавања или сваке друге телесне или душевне повреде путника, проузрокованих неким удесом у току превоза железницом, који се десио за време док се путник налазио у колима, улазио или излазио из кола, независно од тога која се железничка инфраструктура користила.
2. Превозник се ослобађа ове одговорности :
  - а) ако је удес био проузрокован околностима изван обављања превоза које превозник и поред потребног настојања имајући у виду особеност случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице;
  - б) уколико је удес наступио кривицом путника;
  - ц) ако је удес настао услед понашања неког трећег лица, које превозник, и поред потребног настојања имајући у виду особеност случаја, није могао да избегне нити да отклони његове последице; неко друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем; то не утиче на право на регрес.
3. Ако је удес настао услед понашања неког трећег лица и ако одговорност превозника није сасвим искључена у складу са тачком 2. под ц), он одговара за целокупну штету у границама Јединствених правила и без права на евентуалну жалбу против трећег лица.
4. Према јединственим правилима превозник не одговара за случајеве који нису предвиђени у тачки 1.
5. Уколико превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, превозник који је обавезан на основу уговора о превозу да осигура превозну услугу у току које се догоди удес, биће одговоран у случају смрти и повреде путника. Ако је превозну услугу осигурао извршни превозник, а не превозник, оба превозника одговарају за целокупну штету у складу са овим Јединственим правилима.

##### **Члан 27.**

##### **Накнада штете у случају смрти**

1. У случају смрти путника, накнада штете обухвата:
  - а) неопходне трошкове настале услед смрти, нарочито за превоз тела и погребне трошкове
  - б) ако смрт није наступила одмах, накнаду штете наведену у члану 28.



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

#### **Члан 28.**

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

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

- а) неопходне трошкове, нарочито лечења и превоза,
- б) накнаду проузроковане штете због потпуне или делимичне неспособности за рад, или због повећања потреба.

#### **Члан 29.**

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

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

#### **Члан 30.**

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

1. Накнада штете предвиђене у члану 27. тачка 2. и члану 28. под б) морају се платити у новцу. Међутим, ако унутрашње право дозвољава давање ренте, она се може доделити када оштећени путник или имаоци права наведени у члану 27. тачка 2. то захтевају.
2. Висина накнаде штете која се плаћа према тачки 1. одређује се унутрашњим правом. Међутим, код примене Јединствених правила највећи износ који се има платити у новцу или у годишњој ренти која одговара том износу, по сваком путнику, утврђује се на 175000 обрачунских јединица у случају да унутрашње право предвиђа ограничење у мањем износу.

#### **Члан 31.**

##### **Друга превозна средства**

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

## Глава II Одговорност у случају непридржавања реда вожње

### Члан 32. Одговорност у случају укидања, кашњења или изгубљене везе

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

## Глава III Одговорност за ручни пртљаг, животиње, пртљаг и возила

### Одсек 1 Ручни пртљаг и животиње

#### Члан 33. Одговорност

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

**Члан 34.**  
**Ограничење износа одштете у случају губитка  
или оштећења предмета**

Уколико превозник одговара на основу члана 33. тачка 1. највећи износ за надокнаду штете по сваком путнику се ограничава на 1400 обрачунских јединица.

**Члан 35.**  
**Ослобађање од одговорности**

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

**Одсек 2**  
**Пртљаг**

**Члан 36.**  
**Основ одговорности**

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

**Члан 37.**  
**Терет доказивања**

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

### **Члан 38.**

#### **Узастопни превозници**

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

### **Члан 39.**

#### **Извршни превозник**

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

### **Члан 40.**

#### **Претпоставка о губитку**

1. Ималац права може, без пружања других доказа, сматрати да је комад пртљага изгубљен ако му није издат или стављен на располагање у року од четрнаест дана од захтјева за издавање према члану 22. тачка 3.
2. Ако се комад који се сматра изгубљеним пронађе у року од годину дана од захтева за издавање, превозник мора о томе известити имаоца права, ако је његова адреса позната или се може пронаћи.

3. У року од тридесет дана по пријему извештаја према тачки 2., ималац права може захтевати да му се комад изда. У том случају, он мора да плати трошкове превоза комада од места отправаљања до места у којем се врши испорука и да врати примљену одштету по одбитку трошкова који су, евентуално били обухваћени том одштетом. Он ипак задржава право на одштету због закашњења у испоруци према члану 43.
4. Ако се пронађени комад не затражи у року предвиђеном у тачки 3, или ако је комад пронађен тек по истеку једне године од захтеваног издавања, превозник њиме располаже према законима и прописима места у коме се пртљаг налази.

#### **Члан 41.** **Одштета у случају губитка**

1. У случају потпуног или делимичног губитка пртљага, превозник је дужан да, без икакве друге накнаде штете, плати:
  - а) ако је висина штете доказана, одштету у тој висини, али највише 80 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе који недостаје или 1200 обрачунских јединица по комаду
  - б) ако висина штете није доказана, паушалну одштету од 20 обрачунских јединица за сваки килограм бруто масе који недостаје или 300 обрачунских јединица по комаду.

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

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

#### **Члан 42.** **Одштета у случају оштећења**

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

#### **Члан 43.** **Одштета у случају закашњења у испоруци**

1. У случају закашњења у испоруци, превозник је дужан да за свака отпочета двадесет четири сата, рачунајући од захтева за издавање, али највише за четрнаест дана, плати:

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

### **Одсек 3 Возила**

#### **Члан 44. Одштета у случају закашњења**

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

#### **Члан 45. Одштета у случају губитка**

У случају потпуног или делимичног губитка возила, одштету која мора да се плати имаоцу права за доказану штету, израчунава се на основу уобичајене вредности возила и не може да буде већа од 8000 обрачунских јединица. Приколица са или без товара сматра се као једно возило.

**Члан 46.****Одговорност у погледу других предмета**

1. За предмете смештене у возилу или предмете који се налазе у сандуцима (на пример, пртљаг у сандуку или скије, а који су причвршћени на возило, превозник одговара за штету само у случају своје кривице. Укупна одштета не може да премаши 1400 обрачунских јединица.
2. За предмете причвршћене на возило са спољне стране, укључујући и сандуке према тач. 1 превозник одговара у погледу тих предмета смештених изван возила ако се докаже да је губитак или штета резултат пропуста који је учинио превозник, било с намером да изазове тај губитак или штету, било због немара и знајући да ће вероватно доћи до тог губитка или штете.

**Члан 47.****Меродавно право**

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

## **ГЛАВА IV**

### **Заједничке одредбе**

#### **Члан 48.**

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

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

#### **Члан 49.**

##### **Прерачунавање и камата**

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

#### **Члан 50.**

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

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

#### **Члан 51.**

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

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



**Члан 52.**  
**Остале тужбе**

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

**Д е о V**  
**Одговорност путника**

**Члан 53.**  
**Посебне основе за одговорност**

Путник одговара превознику за све штете

а) настале као резултат неиспуњавања обавеза које произилазе из

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

б) изазване предметима или животињама које има са собом,

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

## **Део VI** **Остваривање права**

### **Члан 54.**

#### **Утврђивање делимичног губитка или оштећења**

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

### **Члан 55.**

#### **Рекламације**

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

### **Члан 56.**

#### **Превозници против којих се може подизати тужба**

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

4. Тужба ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу може се подизати против превозника који је наплатио тај износ или против превозника у чију је корист био наплаћен.
5. Поред превозника који су означени у тач. 2. и 4. тужба се може подизати и против неког другог превозника, ако се подноси као противтужба или као приговор у поступку који се односи на главну тужбу засновану на истом уговору о превозу.
6. У мери у којој се ова Јединствена правила односе на извршне превознике, може се и против њих подизати тужба.
7. Ако тужилац има право да бира између више превозника, његово право избора гаси се чим је подигнута тужба против једног од њих; ово важи, такође, ако тужилац има избор између једног или више превозника и извршног превозника.

### **Члан 57.** **Надлежни суд**

1. Тужбе засноване на Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица одређеним уговором међу странама, или код судова држава чланица на чијој територији тужени има стално или уобичајено боравиште или главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу. Код других судова тужба се не може подизати.
2. Ако је поступак заснован на овим Јединственим правилима у току пред судом надлежним према тачки 1. или ако је у том спору пресуду донео суд, не може се подизати ниједна нова тужба између истих страна по истој основи, осим ако пресуда суда пред којим је подигнута прва тужба није правоснажна у држави у којој се подиже нова тужба.

### **Члан 58.** **Гашење права на тужбу за смрт и повреде**

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

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

2. Међутим, право на тужбу се не гаси:
  - а) ако је у року предвиђеном у тачки 1. ималац права поднео рекламацију једном од превозника наведених у члану 55. тачка 1;
  - б) ако је у року предвиђеном у тачки 1. одговорни превозник дознао за удес путника на неки други начин;
  - ц) ако удес није био пријављен, или је био пријављен касно, због околности које се не могу приписати имаоцу права;
  - д) ако ималац права докаже да се удес догодио кривицом превозника.

### **Члан 59.**

#### **Гашење права на тужбу код превоза пртљага**

1. Пријемом пртљага од стране имаоца права престаје свако право на тужбу против превозника које настаје из уговора о превозу, у случају делимичног губитка, оштећења или закашњења у испоруци.
2. Међутим, право на тужбу се не гаси:
  - а) у случају делимичног губитка или оштећења, ако је
    - 1) губитак или оштећење утврђено према члану 54. пре него што је ималац права примио пртљаг;
    - 2) утврђивање које је требало извршити према члану 54. било пропуштено само кривицом превозника;
  - б) у случају штете која се споља није могла приметити, а утврђена је пошто је ималац права преузео пртљаг, ако он:
    - 1) захтева утврђивање према члану 54. одмах после открића штете, а најкасније у року од три дана од преузимања пртљага и
    - 2) докаже, сем тога да се штета догодила у времену од пријема на превоз до издавања;
  - ц) у случају закашњења у испоруци, ако ималац права у року од двадесет једног дана поднесе захтев једном од превозника наведених у члану 56. тачка 3;
  - д) ако ималац права докаже да је штета проузрокована намерно или услед крајње непажње превозника.

### **Члан 60.**

#### **Застаревање**

1. Тужбе за накнаду штете засноване на одговорности превозника за смрт и повреде путника застаревају:
  - а) ако се тиче путника, за три године од првог дана после удеса;
  - б) што се тиче других ималаца права, за три године од првог дана по смрти путника, с тим да овај рок не може бити дужи од пет година од првог дана после удеса.
2. Остале тужбе које настају из уговора о превозу застаревају за годину дана. Међутим, рок застаревања износи две године за тужбе због штете настале услед радњи, односно пропуста учињених било с намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и са свешћу да ће таква штета вероватно настати.

3. Застаревање предвиђено у тачки 2. почиње да тече код тужбе:
- а) за накнаду штете због потпуног губитка - од четрнаестог дана по истеку рока предвиђеног у члану 22. тачка 3;
  - б) за накнаду штете због делимичног губитка, оштећења или закашњења у испоруци - од дана издавања;
  - ц) у свим другим случајевима који се односе на превоз путника - од дана истека важења возне карте.

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

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

Накнадне рекламације у вези са истим предметом не обустављају застаревање.

5. Застарела тужба не може се више подизати чак ни у виду противтужбе или приговора на тужбу.
6. У осталим случајевима, обустава и прекид застаревања се регулишу унутрашњим правом.

## Д е о VII Односи између превозника

### Члан 61. Подела превознине

1. Сваки превозник дужан је да исплати заинтересованим превозницима део који им припада од превознине коју је он наплатио или коју је требало да наплати. Начин плаћања одређен је споразумом између превозника.
2. Члан 6. тачка 3., члан 16. тачка 3. и члан 25. важе, такође, између узастопних превозника.

### Члан 62. Право на регрес

1. Превозник који је на основу Јединствених правила исплатио одштету има право на регрес од превозника који су учествовали у превозу према следећим одредбама:
  - а) превозник који је проузроковао штету, одговара за исту сам;
  - б) ако је штету проузроковало више превозника, сваки од њих одговара за штету коју је он проузроковао ако је то немогуће утврдити, штета се дели између превозника према начелима наведеним под ц);
  - ц) ако се не може доказати који је превозник проузроковао штету, одштета се дели између свих превозника који су учествовали у превозу, изузев оних превозника који докажу да штета није била проузрокована на њиховим пругама, подела се врши сразмерно уделу у цени превоза.
2. У случају да је неки превозник неспособан за плаћање, његов неплаћени удео се расподељује између осталих превозника који су учествовали у превозу, сразмерно уделу у цени превоза.

### Члан 63. Поступак у вези са регресом

1. Превозник од којег се тражи регрес не може ни у ком случају да оспори основаност плаћања извршеног од стране превозника који тражи регрес предвиђен у члану 62., ако је одштета утврђена судским путем и ако је овај превозник прописно позван на суд чиме му је било омогућено да се умеша у поступак. Суд коме је поднета главна тужба одређује рокове за саопштавање и за ступање у спор.
2. Превозник који тражи регрес дужан је да истом тужбом обухвати све заинтересоване превознике са којима се није поравнао; у противном, губи право регреса против оних превозника које није тужио.
3. Суд је дужан да истом пресудом обухвати све регресне захтеве који су му поднети.

4. Превозник који жели да оствари своје право на регрес може подићи тужбу пред судом у држави на чијој територији један од превозника који је учествовао у превозу има главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу.
5. Ако тужбу треба подићи против више превозника, превозник - тужилац има право да између судова који су надлежни према тачки 4. изабере суд коме подноси свој захтев.
6. Регресни поступак се не може спајати с поступком за накнаду штете који покреће ималац права из уговора о превозу.

**Члан 64.**  
**Споразуми о регресима**

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



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

**ДЕО I  
Опште одредбе**

**Члан 1.  
Подручје примене**

1. Ова Јединствена правила важе за сваки уговор о железничком превозу робе уз накнаду када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе чланице. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.
2. Ова Јединствена правила важе, такође, за уговоре о железничком превозу робе уз накнаду, када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе, од којих је барем једна држава чланица а стране у уговору су сагласне да уговор подлеже овим Јединственим правилима.
3. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем саобраћају једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.
4. Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чл. 24, тач. 1 Конвенције.
5. Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава, ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.
6. Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу робе, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији. Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:
  - а) ако се у уговору о превозу место преузимања робе на превоз или прописано место за испоруку као и прописани превозни пут налазе на наведеној инфраструктури, или
  - б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и да је у уговору о превозу означена као превозни пут за транзитни саобраћај.

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

## **Члан 2. Одредбе јавног права**

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

## **Члан 3. Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила израз:

- а) "Превозилац" означава уговорног превозиоца који је са пошиљаоцем склопио уговор о превозу у складу са овим Јединственим правилима или узаступног превозиоца који одговара на основу тог уговора.
- б) "Извршни превозилац" означава превозиоца који није склопио уговор о превозу са пошиљаоцем или коме је превозилац у складу са наведеним под а) поверио извршење железничког превоза потпуно или делимично.
- ц) "Општи услови превоза" означавају услове превозника у облику општих пословних услова или тарифа које су правно на снази у свакој држави чланице и који су склапањем уговора о превозу постали његов саставни део.
- д) "Интермодалне транспортне јединице" означавају контенере, разменљиве посуде, полуприколице или друге транспортне јединице за утовар које се користе у комбинованом саобраћају.

## **Члан 4 Одступања**

1. Државе чланице могу закључити споразуме, који предвиђају одступање од ових Јединствених правила, за превозе искључиво између две станице које се налазе са обе стране границе ако између њих и границе не постоји друга станица.
2. За превозе између две државе чланице у транзиту преко државе која није чланица, могу државе учеснице закључити споразум који одступа од ових Јединствених правила.
3. Споразуми у складу са тач. 1 и 2 као и њихово ступање на снагу саопштавају се Међувладиној организацији за међународне железничке превозе. Генерални секретар Организације о томе обавештава државе чланице и заинтересована предузећа.

## **Члан 5. Обавезно право**

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

## **ДЕО II**

### **Закључење и извршење уговора о превозу**

#### **Члан 6.**

##### **Уговор о превозу**

1. Уговором о превозу превозилац се обавезује да ће робу, уз накнаду, превести до упутног места и тамо је испуручити примаоцу.
2. Уговор о превозу се потврђује товарним листом у складу са јединственим образцем. Међутим, недостатак, неисправност или губитак товарног листа неће утицати на постојање или важност уговора који остаје подложен овим Јединственим правилима.
3. Товарни лист потписује пошиљалац и превозилац. Потпис се може заменити жигом, отиском рачунара или неким другим одговарајућим начином.
4. Превозилац је дужан да, на одговарајући начин, потврди преузимање робе на дупликату товарног листа и да врати дупликат пошиљаоцу.
5. Товарни лист нема снагу теретнице.
6. За сваку пошиљку треба саставити један товарни лист. Уколико између пошиљаоца и превозника није другачије договорено, исти товарни лист може се односити само на товар у једним колима.
7. У случају превоза који улази у царинску област Европске заједнице или област где важи заједнички поступак за превоз, сваку пошиљку мора да прати товарни лист који одговара захтевима члана 7.
8. Међународна удружења превозника утврђују јединствени образац товарних листова у сагласности са међународним удружењима корисника и надлежним телима за царинска питања у државама чланицама као и регионалним међувладиним организацијама за економске интеграције које имају овлашћења за усвајање своје сопствене царинске регулативе.
9. Товарни лист као и његов дупликат могу се испоставити у облику електронског бележења података, који могу да се претворе у читљиво писане знаке. Поступци који се користе за бележење и обраду података морају бити исти у функционалном погледу, нарочито у погледу доказне снаге товарног листа који ови подаци представљају.

#### **Члан 7.**

##### **Садржај товарног листа**

1. Товарни лист мора да садржи следеће податке:
  - а) место и датум испостављања;
  - б) име и адресу пошиљаоца;

- ц) име и адресу превозника који је закључио уговор о превозу;
  - д) име и адресу особе којој је роба стварно издата, уколико то није превозник наведен под ц):
  - е) место и датум преузимања робе;
  - ф) место издавања;
  - г) име и адресу примаоца;
  - х) назначење врсте робе и паковања, код опасних роба прописано назначење према Правилнику о међународном железничком превозу опасне робе (RID);
  - и) количину (број) комада и посебне ознаке и бројеве потребне за идентификацију денчаних пошиљака;
  - ј) број кола код превоза колских пошиљака;
  - к) број железничког возила које се превози на сопственим точковима, ако се предаје на превоз као роба;
  - л) осим тога, у случају интермодалних транспортних јединица, врсту, број или остала обележја потребна за идентификацију;
  - м) бруто масу робе или податке о количини робе изражене на неки други начин;
  - н) тачно набрајање исправа које захтевају царински или други управни органи, које су приложене уз товарни лист или су стављене на располагање превознику у одређеном службеном месту или месту које је уговором договорено;
  - о) трошкове у вези са превозом (превознина, накнаде за споредне услуге, царинске дажбине и остали трошкови који настану од закључења уговора до издавања), уколико трошкове плаћа прималац или неко друго упутство према којем трошкове плаћа прималац;
  - п) изјаву да превоз, без обзира на било какво одступање, подлеже овим Јединственим правилима.
2. У одређеним случајевима товарни лист мора, такође, да садржи следеће податке:
- а) код превоза у којем учествује више узастопних превозника, превозника који мора испоручити робу уколико је исти уз свој пристанак уписан у товарном листу;
  - б) трошкове које преузима пошиљалац;
  - ц) износ који се треба наплатити поужећем код издавања робе;
  - д) податке о вредности робе и износе за обезбеђење уредног издавања;
  - е) уговорени рок испоруке;
  - ф) уговорени превозни пут;
  - г) списак исправа које нису поменуте у тачки. 1. под н), које се предају превознику;
  - х) податке пошиљаоца о броју и опису пломби које је он ставио на кола;
3. Стране у уговору у превозу могу унети у товарни лист и друге податке који се сматрају корисним.

## **Члан 8.**

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

1. Пошиљалац одговара превознику за све трошкове и штете које настану због тога:
- а) што су наводи пошиљаоца у товарном листу неисправни, нетачни, непотпуни или унети на друго место, а не на место које је одређено за њихово уписивање;
  - б) што је пошиљалац пропустио да упише наводе које прописује RID.

2. Ако на захтев пошиљаоца превозник унесе неке податке у товарни лист, сматра се, ако се не докаже супротно, да је то учинио у име пошиљаоца.
3. Ако товарни лист не садржи изјаву предвиђену у члану 7. тачка 1. под п), превозник ће бити одговоран за све трошкове и штете које претрпи због таквог пропуста одговорне особе.

### **Члан 9. Опасна роба**

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

### **Члан 10. Плаћање трошкова**

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

### **Члан 11. Проверавање**

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

## **Члан 12.**

### **Доказна снага товарног листа**

1. Товарни лист служи, док се не докаже супротно, као доказ о закључењу и садржини уговора о превозу као и о преузимању робе од стране превозника.
2. Ако утовар робе врши превозник, товарни лист ће бити, док се не докаже супротно, доказ о стању робе и њеном паковању у складу са наводима у товарном листу или у недостатку тих навода о њеном очигледно добром стању у моменту преузимања од стране превозника, као и о тачности навода у товарном листу у погледу броја комада, њихових ознака и бројева и бруто масе робе или њене количине изражене на други начин.
3. Ако утовар робе врши пошиљалац, товарни лист ће бити, док се не докаже супротно, доказ о стању робе и њеном паковању у складу са наводима у товарном листу или у недостатку тих навода о њеном очигледно добром стању и о тачности навода наведених у тачки 2. у случају када је превозник проверио робу и резултат своје провере унео у товарни лист.
4. Међутим, товарни лист неће служити као доказ у случају основаних резерви. Разлог за резерву може посебно бити ако превозник не располаже са одговарајућим средствима како би проверио тачност навода у товарном листу.

## **Члан 13.**

### **Утовар и истовар робе**

1. Пошиљалац и превозник се договарају ко је одговоран за утовар и истовар робе. У недостатку таквог договора превозник ће бити одговоран за утовар и истовар денчаних пошљака, док ће за колске пошљке за утовар бити одговоран пошиљалац, а за истовар након испоруке, прималац.
2. Пошиљалац одговара за све последице неправилног утовара који је он извршио и дужан је, посебно, да надокнади штету коју превозник услед тога претрпи. Доказивање да је товарење неправилно пада на терет превозника.

## **Члан 14.**

### **Паковање**

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

## **Члан 15.**

### **Испуњавање административних формалности**

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

2. Превозник није дужан да испитује да ли су поднесене исправе тачне и довољне. Пошиљалац одговара превознику за све штете које би могле настати услед недостатка, непотпуности или неисправности тих исправа или информација осим у случају кривице превозника.
3. Превозник одговара за све последице настале због губитка или неправилне употребе исправа наведених и приложених у товарном листу или оних које су му биле поверене, осим ако су губитак исправа односно губитак или штета настала неправилном употребом исправа изазвани околностима које превозник није могао избећи и чије последице није могао спречити. Међутим, одштета не може никада да премаши одштету која је предвиђена у случају губитка робе.
4. Пошиљалац може, назначујући у товарном листу, а прималац, дајући упутства сходно члану 18. тачка 3, захтевати:
  - а) да присуствује лично, или преко пуномоћника, формалностима које захтевају царински или други управни органи ради давања свих потребних података и корисних обавештења;
  - б) да он лично или преко пуномоћника испуни формалности које захтевају царински или други управни органи, уколико је то допуштено законима и прописима земље у којој треба испунити те формалности;
  - ц) да плати царинске дажбине и друге трошкове када он лично или његов пуномоћник присуствује формалностима или их обавља, ако је то плаћање допуштено законима и прописима земље у којој се оне обављају.

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

5. Ако је пошиљалац ради извршења царинских и других административних формалности назначио станицу у којој се оне не могу обавити због важећих прописа или ако је за те формалности одредио неки други поступак који се не може извршити, превозник ће поступити онако како му изгледа најповољније за имаоца права, обавештавајући пошиљаоца о предузетим мерама.
6. Ако је пошиљалац преузео на себе плаћање царинских дажбина, превозник може по свом избору да обави царинске и друге формалности у успутној или у упутној станици.
7. Превозник може поступити према тачки 5., ако прималац није подигао товарни лист у року који је предвиђен прописима који важе у упутној станици.
8. Пошиљалац је дужан да се у погледу паковања и покривања ствари придржава прописа царине или других управних органа. Ако пошиљалац није упаковао или покрио робу сходно овим прописима, превозник може сам да се за то побрине; настали трошкови терете робу.

## **Члан 16. Рокови испоруке**

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

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

- а) за колске пошилјке
- |  |         |
|--|---------|
| - отправни рок .....                             | 12 сати |
| - превозни рок, за сваких отпочетих 400 km ..... | 24 сата |
- б) за денчане пошилјке
- |  |         |
|--|---------|
| - отправни рок .....                             | 24 сата |
| - превозни рок, за сваких започетих 200 km ..... | 24 сата |

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

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

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

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

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

### **Члан 17. Издавање**

1. Превозник је дужан да у месту прописаном за издавање изда примаоцу товарни лист и робу пошто прималац потврди пријем и плати потраживања према захтевима из уговора о превозу.
2. Када се обављају у складу са прописима који важе у упутној станици
  - а) предаја робе царинским органима или трошарини у њихова отпремништва или складишта, уколико се не налазе под надзором превозника и
  - б) ускладиштење робе код превозника или предаја робе шпедитеру или јавном складишту,
 изједначени су са издавањем робе примаоцу.



3. По приспећу робе у место издавања прималац има право да захтева од превозника да му преда товарни лист и изда робу. Ако је утврђен губитак робе или ако је роба стигла после истека рока предвиђеног у члану 29. тачка 1, прималац може да се у своје име у односу на превозника користи правима која проистичу из уговора о превозу.
4. Ималац права може одбити пријем робе и после подизања товарног листа и плаћања трошкова према захтевима из уговора о превозу све док се не поступи по његовим захтевима за утврђивање штете за коју тврди да постоји.
5. У свему осталом издавање робе се врши сходно прописима који важе у месту издавања.
6. Ако је роба издата примаоцу без претходног плаћања поузећа, превозник мора надокнадити пошиљаоцу штету за износ поузећа задржавајући своје право на регрес од примаоца.

### **Члан 18.** **Право располагања робом**

1. Пошиљалац има право да располаже робом и да накнадно мења уговор о превозу. Он може посебно захтевати да превозник:
  - а) робу даље не превози;
  - б) одложи испоруку робе;
  - ц) да робу испоручи неком другом лицу, а не примаоцу наведеном у товарном листу;
  - д) да робу изда у неком другом месту, а не у месту наведеном у товарном листу.
2. Право пошиљаоца да мења уговор о превозу, па и ако поседује дупликат товарног листа, гаси се у случају када је прималац:
  - а) подигао товарни лист;
  - б) преузео робу;
  - ц) користио своја права сходно члану 17. тачка 3.;
  - д) овлашћен сходно тачки 3; од овог тренутка превозник мора да поступа по захтевима и упутствима примаоца.
3. Прималац има право да мења уговор о превозу од тренутка испостављања товарног листа, осим ако је пошиљалац у товарном листу навео супротно.
4. Право примаоца да мења уговор о превозу гаси се у случају када је он:
  - а) подигао товарни лист;
  - б) преузео робу;
  - ц) користио своја права сходно члану 17. тачка 3.;
  - д) сходно тачки 5. прописао да се роба изда другом лицу и када ово лице користи своја права у складу са чланом 17. тачка 3.
5. Ако је прималац захтевао да се роба изда неком другом лицу, то лице није овлашћено да мења уговор о превозу.

### **Члан 19.**

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

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

### **Члан 20.**

#### **Сметње при превозу**

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

### **Члан 21.**

#### **Сметње при издавању**

1. У случају сметње при издавању, превозник је дужан да без одлагања обавести о томе пошиљаоца и да од њега затражи упутства осим ако је пошиљалац путем навода у товарном листу захтевао да му се роба врати по службеној дужности ако настане сметња при издавању.

2. Када сметња при издавању престане пре него што упутство пошиљаоца приспе превознику, робу треба издати примаоцу. Пошиљалац се мора о томе одмах обавестити.
3. У случају да прималац одбије пријем робе, пошиљалац има право да даје упутства и без подношења дубликата товарног листа.
4. Ако сметња при издавању наступи пошто је прималац изменио уговор о превозу у смислу члана 18. тач. 3 до 5, превозник то мора саопштити примаоцу.

## **Члан 22.**

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

1. Превозник има право на надокнаду трошкова које је имао због:
  - а) тражења упутстава;
  - б) извршења упутстава;
  - ц) тражених упутстава која до њега нису благовремено или уопште нису стигла;
  - д) доношења одлуке у складу да чл. 20. тач. 1. без тражења упутстава,осим ако су ти трошкови настали његовом кривицом. Превозник може посебно да надокнади превознину за стварни превозни пут са роком испоруке који одговара том превозном путу.
2. У случајевима предвиђеним у чл. 20. тач. 2. и у чл. 21. тач. 1. превозник може одмах истоварити робу на трошак имаоца права располагања робом. После тога сматра се да је превоз завршен. Превозник ће тада бити одговоран за робу у име имаоца права располагања робом. Он, међутим, робу може поверити трећој страни и тада ће бити одговоран само за ваљан избор треће стране. Трошкови настали по основу уговора о превозу и сви други трошкови терете робу.
3. Превозник може приступити продаји робе без чекања упутства од имаоца права располагања робом ако је то оправдано због лако покварљиве робе или стања робе уопште, односно, ако су трошкови складиштења несразмерни са вредношћу робе. У другим случајевима он може такође приступити продаји робе ако у разумном року не прими од имаоца права располагања робом упутства о супротном са разумним захтевима за извршење.
4. Ако је роба била продата, новац од продаје, по одбитку трошкова којима је роба терећена, мора се ставити на располагање имаоцу права располагања робом. Ако је добијени износ мањи од ових трошкова, пошиљалац је дужан да плати разлику.
5. За поступак у случају продаје примењују се важећи закони и прописи или обичаји места где се роба налази.
6. Ако пошиљалац у случају сметњи при превозу или издавању у разумном року не да упутства и ако се сметње при превозу или издавању не могу отклонити у складу са тач. 2 и 3., превозник може робу да врати пошиљаоцу на његов трошак или, ако је то оправдано, да је уништи.

## Део III Одговорност

### Члан 23. Основа одговорности

1. Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења робе од преузимања робе на превоз до издавања, као и за штету насталу због прекорачења рока испоруке, независно од тога која инфраструктура се користи.
2. Превозник се ослобађа ове одговорности ако је губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке проузроковано кривицом имаоца права, неким његовим захтевом који није заснован на кривици превозника, маном саме робе (унутрашње кварење, калирање итд.) или околностима које превозник није могао да избегне нити да отклони њихове последице.
3. Превозник се ослобађа одговорности када је губитак или оштећење настало због посебних опасности које су вези са једном или више доле наведених чињеница:
  - а) превоз који се врши у отвореним колима у складу са Општим условима за превоз или ако је то изричито уговорено и наведено у товарном листу и зависно од оштећења услед атмосферских прилика на роби која се превози у интермодалним транспортним јединицама и у затвореним друмским возилима која се превозе на железничким колима, неће се сматрати као превоз у отвореним колима; ако пошиљалац користи покриваче за превоз робе у отвореним колима, преузима исту одговорност као ону коју има при превозу робе у отвореним колима без покривача, па и када се ради о роби која се на основу Општих услова за превоз не превози у отвореним колима;
  - б) недостајање паковања или недовољно паковање робе, када роба која је по својој природи изложена губитку или оштећењу није уопште пакована или је лоше пакована.
  - ц) утовар робе који врши пошиљалац или истовар који врши прималац;
  - д) својство извесне робе због којег је она изложена потпуном или делимичном губитку или оштећењу, нарочито услед ломљивости, рђања, унутрашњег кварења које настаје само по себи, сушења, расипања;
  - е) неисправно, нетачно или непотпуно назначење или број комада;
  - ф) превоз живих животиња;
  - г) превоз који, на основу важећих прописа или споразума закључених између пошиљаоца и превозника и наведених у товарном листу, мора бити праћен, ако губитак и оштећење настану због опасности коју је праћење имало за циљ да избегне.

#### **Члан 24.**

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

1. У случају превоза железничких возила која се крећу на сопственим точковима и која су предата на превоз као роба, превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка и оштећења железничког возила или његових саставних делова од времена преузимања на превоз до издавања као и за штету насталу због прекорачења рока испоруке, осим ако докаже да је штета изазвана без његове кривице.
2. Превозник не одговара за губитак или штету као резултат губитка прибора који није уписан на обе стране возила или није наведен у инвентару који прати возило.

#### **Члан 25.**

#### **Терет доказивања**

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

#### **Члан 26.**

#### **Узастопни превозници**

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

#### **Члан 27.**

#### **Извршни превозник**

1. Када превозник повери превоз, потпуно или делимично, извршном превознику било да је на основу уговора о превозу за то овлашћен или не, превозник ипак остаје одговоран за укупан превоз.
2. Све одредбе ових Јединствених правила према којима се утврђује одговорност превозника, важе и за одговорност извршног превозника за превоз који он обавља. Чланови 36 и 41. се примењују ако се поведе поступак против службених лица или било којих других лица које користи извршни превозник у обављању превоза.

3. Сваки посебан уговор којим превозник преузима обавезе које не намећу ова Јединствена правила или се одриче права која му на основу Јединствених правила припадају, тиче се извршног превозника само ако је он то изричито и у писаном облику прихватио. Независно од тога да ли је извршни превозник то прихватио или не, превозник остаје везан са тим обавезама или одрицањем права која произилазе из тог посебног уговора.
4. Када су и превозник и извршни превозник одговорни и до мере у којој су одговорни, њихова одговорност је солидарна.
5. Укупан износ одштете коју плаћа превозник, извршни превозник и његово особље, као и друга лица чије услуге он користи у вршењу превоза, не може бити већи од износа предвиђених овим Јединственим правилима.
6. Овај члан не утиче на право на регрес који може постојати између превозника и извршног превозника.

#### **Члан 28.**

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

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

#### **Члан 29.**

##### **Претпоставка о губитку робе**

1. Ималац права може, без пружања других доказа, сматрати да је роба изгубљена ако није била издата примаоцу или припремљена за издавање у року од тридесет дана по истеку рока испоруке.
2. Ималац права може, примајући одштету за изгубљену робу, писмено захтевати да буде одмах обавештен ако се роба пронађе у року од годину дана по исплати одштете. Превозник писмено потврђује овај захтев.

3. У року од тридесет дана по пријему извештаја у складу са тач. 2. ималац права може захтевати да му се роба испоручи након плаћања износа у складу са датим изјавама из уговора о превозу и враћања примљене одштете. При томе он задржава право на одштету због прекорачења рока испоруке које је предвиђено у чл. 33 и 35.
4. Ако захтев предвиђен у тач.2. није постављен или ако упутство није дато у року предвиђеном у тач. 3. или ако је роба пронађена тек по истеку једне године од исплате одштете, превозник располаже том робом на основу важећих закона и прописа места где се роба налази.

### **Члан 30.** **Одштета у случају губитка**

1. У случају потпуног или делимичног губитка робе, превозник је дужан, да без икакве друге накнаде штете плати одштету која се рачуна по берзанском курсу, а у недостатку тог курса, по тржишној вредности, а у недостатку и једног и другог, по уобичајеној вредности и то за робу исте врсте и квалитета на дан и у месту њеног преузимања на превоз.
2. Одштета не може бити већа од 17 обрачунских јединица по килограму бруто масе која недостаје.
3. У случају губитка железничког возила које се превози на сопственим точковима, интермодалних транспортних јединица или њихових саставних делова, одштета се ограничава, уз изузеће свих других одштета, на уобичајену вредност возила или интермодалне транспортне јединице односно њихових саставних делова, на дан и у месту губитка. Када је немогуће утврдити дан или место губитка, одштета ће бити ограничена на уобичајену вредност на дан и у месту где је превозник преузео возило.
4. Превозник је, поред тога, дужан да врати превознину, царинске дажбине и друге износе плаћене у вези с превозом осим трошарине за робу која се превози према поступку којим се обустављају те накнаде.

### **Члан 31.** **Одговорност у случају губитка у маси при превозу**

1. У погледу робе која због своје природе редовно трпи губитак у маси при превозу, превозник одговара само за онај део губитка који, без обзира на дужину пређеног пута, прелази следеће границе губитка:
  - а) два посто од масе за течности или робу предату на превоз у влажном стању;
  - б) један посто од масе за суву робу.
2. Превозник се не може позивати на ограничење одговорности из тачке 1. ако се докаже да, с обзиром на чињеничне околности, губитак није настао због узрока који оправдавају дозвољени губитак у маси.

3. У случају када се више комада превози са једним товарним листом, губитак у маси се рачуна за сваки комад ако је његова маса при предаји посебно назначена у товарном листу или се може утврдити на неки други начин.
4. У случају потпуног губитка робе при израчунавању одштете не врши се никакав одбитак на име губитка у маси при превозу.
5. Овај члан не ограничава чл. 23. и 25.

### **Члан 32.** **Одштета у случају оштећења**

1. У случају оштећења робе превозник је дужан да без икакве друге накнаде штете плати одштету која одговара умањењу вредности робе.
2. Одштета не може премашити:
  - а) износ који би се платио у случају потпуног губитка, ако је цела пошиљка оштећењем изгубила вредност;
  - б) износ који би се платио у случају губитка оштећеног дела, ако је само један део пошиљке оштећењем изгубио вредност.
3. У случају оштећења железничког возила које се превози на сопственим точковима и које је предато на превоз као роба, интермодалних транспортних јединица или њихових саставних делова, одштета се ограничава, уз изузеће осталих одштета, на трошкове поправке. Одштета не може премашити износ који би се платио у случају губитка.
4. Превозник је, осим тога, дужан да врати у сразмери утврђеној у тачки 1. трошкове предвиђене у члану 30. тачка 4.

### **Члан 33.** **Одштета у случају прекорачења рока испоруке**

1. Ако је због прекорачења рока испоруке настала штета, укључујући и оштећење, превозник је дужан да плати одштету која не може бити већа од четвороструког износа превознине.
2. У случају потпуног губитка робе, одштета предвиђена у тач. 1. не може се платити поред одштете из члана 30.
3. У случају делимичног губитка робе, одштета предвиђена у тач. 1. не може премашити четвороструки износ превознине за део пошиљке који није изгубљен.
4. У случају оштећења робе које није настало због прекорачења рока испоруке, одштета предвиђена у тач 1. плаћа се, у зависности од случаја, поред одштете наведене у чл. 32.



5. Укупна одштета предвиђена у тач. 1. заједно с одштетом из чл. 30 и 32. не може ни у ком случају бити већа од одштете коју би требало платити у случају потпуног губитка робе.
6. Ако је у складу с чланом 16. тачка 1. рок испоруке утврђен уговором, могу се предвидети и други начини обештећења од оних предвиђених у тач. 1. Ако је у том случају прекорачен рок испоруке предвиђен у члану 16. тач. 2 до 4, ималац права може да захтева одштету која је утврђена наведеним уговором или одштету прописану у тач. 1 до 5.

#### **Члан 34.**

##### **Одштета у случају декларације о вредности**

Пошиљалац и превозник се могу договорити да пошиљалац у товарном листу наведе, односно декларише вредност робе која премашује прописан највећи износ из члана 30. тачка 2. У овом случају декларисани износ биће замена за тај највећи износ.

#### **Члан 35.**

##### **Одштета у случају обезбеђења уредног издавања**

Пошиљалац и превозник се могу договорити да пошиљалац може обезбедити посебно уредно издавање, путем уписивања у товарном листу одређеног износа у цифрама за случај губитка или оштећења и за случај прекорачења рока испоруке. У случају обезбеђења уредног издавања може се захтевати, поред одштета предвиђених у чл. 30, 32 и 33. и накнада друге доказане штете до висине назначеног износа.

#### **Члан 36.**

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

Ограничења одговорности из чл. 15. тач. 3., чл. 19. тач. 6 и 7. и чланова 30., 32 до 35. не примењују се ако се докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста превозника, учињених било са намером да проузрокује такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

#### **Члан 37.**

##### **Прерачунавање и камата**

1. Ако за израчунавање одштете треба прерачунати износе изражене у иностраној валути, то прерачунавање се обавља по курсу који важи на дан и у месту плаћања одштете.
2. Ималац права може захтевати камату на одштету која износи пет посто годишње почев од дана рекламације сходно члану 43. или, ако рекламације није било, од дана подношења тужбе.
3. Ако ималац права не достави превознику, у разумном року који му је одредио превозник, исправе којима доказује своје право, неопходне за коначно решење рекламације, камата не тече за време од истека овог рока до стварне предаје исправа.

**Члан 38.**  
**Одговорност у саобраћају железница - море**

1. Код превоза железница-море, који се обављају на поморским линијама у складу са чланом 24 тачка 1. Конвенције, свака држава може, уз захтев да се одговарајућа примедба унесе у списак линија које подлежу Јединственим правилима, додати доле наведене разлоге ослобађања од одговорности, у целини, поред разлога наведених у члану 23:
  - а) пожар, ако превозник докаже да пожар није проузрокован његовим поступком или кривицом, нити поступком и кривицом капетана, морнара, крманоша или лица у његовој служби;
  - б) спасавње или покушај спасавања живота или добара на мору;
  - ц) смештај робе на палуби, ако је за то пошилијалац дао свој пристанак у товарном листу и ако се роба не превози у вагонима;
  - д) опасности, несреће или удеси на мору и у другим пловним водама.
2. Превозник се може позвати на разлоге за ослобађање одговорности наведене у тачки 1. само ако докаже да се губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке десио на поморским линијама у периоду између почетка утовара робе у брод и истовара из брода.
3. Међутим, иако се превозник позива на разлоге ослобађања наведене у тачки 1., он је ипак одговоран ако ималац права докаже да је губитак, оштећење или прекорачење рока испоруке настало кривицом превозиоца, капетана брода, морнара, крманоша или лица у његовој служби.
4. Ако на једној поморској линији превоз врши више предузећа која су унета у списак линија у складу са чланом 24. тачка 1. Конвенције, прописи о одговорности на тој линији морају бити исти за сва предузећа. Осим тога, ако су та предузећа унета у списак на захтев више држава, потребно је да се претходно постигне сагласност између њих о примени тих прописа о одговорности.
5. Мере које се уводе на основу тач. 1 и 4. треба саопштити Генералном секретару. Оне ступају на снагу најраније по истеку рока од тридесет дана, рачунајући од дана када је Генерални секретар о тим мерама обавестио друге државе. Ове мере се не односе на пошилијке чији је превоз у току.

**Члан 39.**  
**Одговорност у случају нуклеарних удеса**

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

**Члан 40.**  
**Лица за која одговара превозник**

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

**Члан 41.**  
**Остале тужбе**

1. У свим случајевима у којима се примењују Јединствена правила, свака тужба због одговорности, по било ком основу, може се подићи против превозника само под условима и у границама предвиђеним овим правилима.
2. Исто важи и за сваку тужбу која се подиже против радника и других лица за које превозник одговара на основу члана 40.

## **Део IV Остваривање права**

### **Члан 42. Утврђивање чињеница и састављање записника**

1. Ако превозник открије или посумња да постоји делимичан губитак или оштећење или ако ималац права то тврди, превозник је дужан да одмах и, ако је то могућно у присуству имаоца права, састави записник којим се утврђује, према врсти штете, стање робе, њена маса и по могућности висина штете, њен узрок и време када се догодила.
2. Један примерак записника издаје се бесплатно имаоцу права.
3. Ако ималац права не прихвата чињенице утврђене у записнику, он може захтевати да се стање и маса робе, као и узрок и износ штете утврде путем вештака кога именују стране у уговору о превозу или суд. Поступак се спроводи према законима и прописима државе у којој се врши утврђивање.

### **Члан 43. Рекламације**

1. Рекламације које се односе на уговор о превозу морају се писмено упутити превознику против кога се може поднети тужба.
2. Право подношења рекламације припада лицима која имају право на подизање тужбе против превозника.
3. Ако рекламацију подноси пошиљалац, дужан је да поднесе дупликат товарног листа. У недостатку дупликата товарног листа, он је дужан да поднесе овлашћење примаоца или да докаже да је прималац одбио пошиљку.
4. Ако рекламацију подноси прималац, дужан је да поднесе товарни лист, уколико му је био предат.
5. Товарни лист, дупликат товарног листа и остале исправе којима ималац права сматра да треба да приложи рекламацији, морају се поднети у оригиналу или у препису који мора бити прописно оверен, ако превозник то захтева.
6. Приликом решавања рекламације превозник може захтевати да му се поднесе оригинални товарни лист, дупликат товарног листа или признаница повучнице, да би се у њих убележило донето решење.

### **Члан 44. Лица која имају право на тужбу против превозника**

1. У зависности од тач. 3 и 4., право на подизање тужби које настају из уговора о превозу припада:

а) пошиљаоцу, до тренутка када је прималац

- 1) подигао товарни лист,
- 2) примио робу или
- 3) користио права која му припадају на основу члана 17. тачка 3. или члана 18. тачка 3;

б) примаоцу, од тренутка када је

- 1) подигао товарни лист,
- 2) примио робу или
- 3) користио права која му припадају на основу члана 17. тачка 3. или члана 18. тачка 3.

2. Право примаоца на подизање тужбе гаси се од тренутка када је лице које је прималац одредио сходно члану 18. тачка 5., подигло товарни лист, примило робу или користило права која му припадају сходно члану 17. тачка 3.
3. Право на подизање тужбе ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу припада само лицу које је извршило плаћање.
4. Право на подизање тужбе ради потраживања поузећа припада само пошиљаоцу.
5. Приликом подизања тужбе пошиљалац је дужан да поднесе дупликат товарног листа. У недостатку дупликаата товарног листа, дужан је да поднесе обласћење примаоца или да докаже да је прималац одбио робу. Ако је то потребно, пошиљалац мора да докаже да нема товарног листа или да га је изгубио.
6. Приликом подизања тужбе прималац је дужан да поднесе товарни лист, ако му је био предат.

#### **Члан 45.**

##### **Превозници против којих се може подизати тужба**

1. Са изузетком тач. 3. и 4., тужбе које проистичу из уговора о превозу могу се подизати против првог превозника, последњег превозника или превозника који је обављао део превоза у току којег се десио случај који даје основ за тужбу.
2. У случају превоза који обавља неколико узастопних превозника, тужбе се могу подизати сходно тачки 1. и против превозника који је обавезан да испоручи робу и чија сагласност за то је наведена у товарном листу, чак и ако није примио робу ни товарни лист.
3. Тужба ради враћања износа плаћеног на основу уговора о превозу може се подизати против превозника који је наплатио тај износ или против превозника у чију је корист тај износ био наплаћен.
4. Тужба која се односи на поузећа може се подизати само против превозника који је примио робу у отправном месту.

5. Поред превозника који су наведени у тач. 1. до 4. тужба се може подизати против неког другог превозника, ако се подноси као противтужба или као приговор у поступку који се односи на главну тужбу засновану на истом уговору о превозу.
6. У мери у којој се ова Јединствена правила односе на извршне превознике, може се и против њих подизати тужба.
7. Ако тужилац има право да бира између више превозника, његово право избора гаси се чим је поднео тужбу против једног од њих; ово важи, такође, ако тужилац има избор између једног или више превозника и једног извршног превозника.

#### **Члан 46. Надлежни суд**

1. Тужбе засноване на Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица одређеним уговором између страна или код судова држава на чијој територији:
  - а) тужени има стално или уобичајено боравиште или главно седиште пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу или
  - б) се налази место преузимања робе или место прописано за испоруку.

Код других судова тужба се не може подизати.
2. Ако је поступак заснован на овим Јединственим правилима у току код суда надлежног према тач. 1. или ако је у току спора пресуда донео суд, не може се подизати ниједна нова тужба између истих страна по истој основи, осим ако пресуда суда код кога је подигнута прва тужба није правоснажна у држави у којој се подиже нова тужба.

#### **Члан 47. Гашење права на тужбу**

1. Пријемом робе од стране примаоца права, гаси се свако право на тужбу против превозника које настаје из уговора о превозу, у случају делимичног губитка, оштећења или прекорачења рока испоруке.
2. Међутим, право на тужбу се не гаси:
  - а) у случају делимичног губитка или оштећења, ако је:
    - 1) губитак или оштећење утврђено према члану 42. пре него што је ималац права примио робу;
    - 2) утврђивање, које је требало извршити према члану 42. било пропуштено само кривицом превозника;
  - б) у случају штете која се споља није могла приметити, а утврђена је тек пошто је ималац права преузео робу, ако он:

- 1) захтева утврђивање према члану 42. одмах после открића штете, а најкасније у року од седам дана по преузимању робе и
  - 2) докаже, сем тога, да се штета догодила у времену од пријема на превоз до издавања;
- ц) у случају прекорачења рока испоруке, ако ималац права у року од шездесет дана поднесе захтев једном од превозника наведених у члану 45. тачка 1;
- д) ако ималац права докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста учињених било с намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.
3. Ако је роба била поново предата на превоз сходно члану 28. тужбе због делимичног губитка или оштећења из једног од ранијих уговора о превозу гасе се као да је у питању један уговор.

#### **Члан 48.** **Застаревање потраживања**

1. Потраживања из уговора о превозу застаревају после годину дана.

Међутим, рок застаревања износи две године за потраживања:

- а) због исплате поузећа које је превозник наплатио од примаоца;
  - б) због исплате остатка од продаје коју је извршио превозник;
  - ц) због штете настале због радњи, односно пропуста учињених било с намером да се проузрокује таква штете, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати;
  - д) из уговора о превозу који је претходио поновној предаји у случају предвиђеном у члану 28.
2. Застаревање почиње да тече у вези са потраживањем:
- а) за накнаду штете због потпуног губитка: од тридесетог дана по истеку рока испоруке;
  - б) за накнаду штете због делимичног губитка, оштећења или прекорачења рока испоруке: од дана издавања.
  - ц) у свим другим случајевима: од дана када се може подићи тужба.
- Дан назначен као почетак рока застаревања никада се не рачуна у тај рок.
3. Ако је превознику поднета рекламација сходно члану 43. са потребним исправама којима се доказује право, застаревање се обуставља до дана када превозник писмено одбије рекламацију и врати исправе. Ако се рекламација усвоји делимично, застаревање тече даље само за спорни део рекламације. Доказ о пријему рекламације или о одговору и враћању исправа мора да поднесе страна која ту чињеницу истиче. Накнадне рекламације по истом предмету не обустављају застаревање.
  4. Застарело потраживање се не може више тражити ни противтужбом ни приговором на тужбу.
  5. Поред претходних одредаба за обуставу и прекид застаревања важи унутрашње право.

**Део V**  
**Односи између превозника**

**Члан 49.**  
**Обрачун**

1. Сваки превозник који је при отправљању или при приспећу робе наплатио или је могао да наплати трошкове или друга потраживања која проистичу из уговора о превозу, дужан је да превозницима који су учествовали у превозу плати део који им припада. Начин плаћања утврђује се споразумима између превозника.
2. Члан 12. важи, такође, између узастопних превозника.

**Члан 50.**  
**Право на регрес**

1. Превозник који је на основу Јединствених правила исплатио одштету има право на регрес од превозника који су учествовали у превозу према следећим одредбама:
  - а) превозник који је проузроковао штету, одговара за исту сам;
  - б) ако је штету проузроковало више превозника, сваки од њих одговара за штету коју је он проузроковао; ако је то немогуће утврдити, штета се дели између превозника према начелима наведеним под ц);
  - ц) ако се не може доказати који је превозник проузроковао штету, одштета се дели између свих превозника који су учествовали у превозу, изузев оних превозника који докажу да штета није била проузрокована на њиховим пругама; подела се врши сразмерно уделу у цени превоза.
2. У случају да је неки превозник неспособан за плаћање, његов неплаћени удео се расподељује између осталих превозника који су учествовали у превозу, сразмерно уделу у цени превоза.

**Члан 51.**  
**Поступак у вези са регресом**

1. Превозник од којег се тражи регрес не може ни у ком случају да оспори основаност плаћања извршеног од стране превозника који тражи регрес предвиђен у чл. 50., ако је одштета утврђена судским путем и ако је овај превозник прописно позван на суд чиме му је било омогућено да се умеша у поступак. Суд коме је поднета главна тужба одређује рокове за саопштавање и за ступање у спор.
2. Превозник који тражи регрес дужан је да истом тужбом обухвати све заинтересоване превознике са којима се није поравнао; у противном, губи право регреса против оних превозника које није тужио.
3. Суд је дужан да истом пресудом обухвати све регресне захтеве који су му поднети.



4. Превозник који жели да оствари своје право на регрес може подићи тужбу пред судом у држави на чијој територији један од превозника који је учествовао у превозу има главно место пословања или пословницу или агенцију која је закључила уговор о превозу.
5. Ако тужбу треба подићи против више превозника, превозник - тужилац има право да између судова који су надлежни према тачки 4. изабере суд коме подноси свој захтев.
6. Регресни поступак се не може спајати с поступком за накнаду штете који покреће ималац права из уговора о превозу.

**Члан 52.**  
**Споразуми о регресима**

Превозници могу закључивати споразуме који одступају од одредаба чл. 49. и 50.

## **ПРАВИЛНИК О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ОПАСНЕ РОБЕ (RID- ДОДАТАК Ц КОНВЕНЦИЈЕ)**

### **Члан 1. Подручје примене**

1. Овај правилник се примењује:
  - а) на међународни железнички превоз опасне робе на територији држава чланица,
  - б) на превоз који представља допуну железничком превозу на који се примењују Јединствени прописи СИМ, осим у случају међународних прописа који важе за неки други вид саобраћаја.

као и на делатности које су обухваћене прилогом овог Правилника.

2. Опасна роба, чији превоз прилог искључује, не треба да буде предмет међународног саобраћаја.

### **Члан 2. Ослобађање**

Овај Правилник се, у целини или делимично, не примењује на превоз опасне робе чије је ослобађање предвиђено прилогом. Ослобађања могу да се предвиде једино када количина, врста ослобођеног превоза или амбалажа гарантују сигурност превоза.

### **Члан 3. Ограничења**

Свака држава чланица задржава право да пропише или забрани међународни превоз опасне робе на својој територији из других разлога, а не безбедносних током превоза.

### **Члан 4. Остали прописи**

Превози на које се примење овај Правилник остају подвргнути унутрашњим или међународним прописима који се на општи начин примењују на железнички превоз робе.

### **Члан 5. Дозвољене врсте возова. Превоз као ручни пртљаг, пртљаг или у аутомобилима**

1. Опасна роба може да се превози само у теретним возовима, са изузетком:
  - а) опасне робе која се прима на превоз у складу са Прилогом уз поштовање максималних датих количина и специфичних услова превоза у возовима друге врсте, а не теретним возовима.

- б) опасне робе која се превози под специфичним условима из Прилога као ручни пртљаг, пртљаг или у или на аутомобилима у складу са чланом 12. Јединствених правила CIV.
2. Путник не сме да узме са собом опасну робу као ручни пртљаг или да је отправља као пртљаг или у аутомобилима, ако она не одговара специфичним условима из Прилога.

## **Члан 6. Прилог**

Прилог представља саставни део овог Правилника.

\*\*\*

О садржају Прилога одлучиће Комисија стручњака за превоз опасне робе, према члану 19, тачка 4. Конвенције о међународним превозима железницама (COTIF) од 09.маја 1980. године у тренутку ступања на снагу Протокола од 03. јуна 1999. године у којем се налази измена ове Конвенције.

**ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОРЕ О КОРИШЋЕЊУ КОЛА У  
МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ  
(CUV – ДОДАТАК Д Конвенције)**

**Члан 1.  
Подручје примене**

Ова Јединствена правила се примењују на билатералне или мултилатералне уговоре о коришћењу железничких возила као превозног средства да би се обавио превоз према Јединственим правилима CIV и према Јединственим правилима CIM.

**Члан 2.  
Дефиниције**

У оквиру ових Јединствених правила, термин:

- а) "железничко транспортно предузеће", означава свако приватно или државно предузеће које је овлашћено да превози људе или робу, при чему оно обезбеђује и вучу;
- б) "возило", означава свако возило које је у стању да саобраћа на сопственим точковима на прузи, без сопствене вуче;
- ц) "ималац", означава оног који економично и трајно користи неко возило као превозно средство, било да је његов власник или има право да њиме располаже;
- д) "домицилна станица", означава место које је уписано на возилу и у које то возило може или мора да се врати у складу са условима уговора о коришћењу.

**Члан 3.  
Ознаке и натписи на возилима**

- 1. Без обзира на прописе везане за техничко примање возила за коришћење у међународном саобраћају, онај који, на основу уговора поменутог у првом члану, поверава возило мора да се увери да на возилу постоје следећи натписи:
  - а) ознака имаоца;
  - б) ако је потребно, ознака железничког транспортног предузећа са возним парком у који је возило увршћено;
  - ц) ако је потребно, ознака домичилне станице;
  - д) остале ознаке и натписе који су договорени у уговору о коришћењу.
- 2. Ознаке и натписи који су предвиђени у тачки 1 могу да се допуне средствима за електронску идентификацију.

#### **Члан 4.**

##### **Одговорност у случају губитка или оштећења возила**

1. Осим ако не докаже да оштећење није настало његовом грешком, железничко транспортно предузеће којем је возило поверено на коришћење као превозно средство, одговара за штету насталу губитком или оштећењем возила или колског прибора.
2. Железничко транспортно предузеће не одговара за штету насталу губитком колског прибора који није уписан на две странице возила или није поменут у инвентару који иде уз возило.
3. У случају губитка возила или његовог колског прибора, накнада је ограничена, изузевши све остале накнаде штете, на уобичајену вредност возила или колског прибора на месту и у тренутку губитка. Ако не може да се утврди дан и место губитка, накнада је ограничена на уобичајену вредност на дан и место када је возило поверено на коришћење.
4. У случају оштећења возила или његовог колског прибора, накнада је ограничена, изузевши све остале накнаде штете, на трошкове довођења у исправно стање. Накнада не може да премаши износ који се дугује у случају губитка.
5. Стране уговора могу да се сагласе са одредбама којима се поништавају одредбе тачака 1 до 4.

#### **Члан 5.**

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

Ограничења одговорности предвиђена у члану 4, тачке 3 и 4 се не примењују, ако је доказано да штета проистиче из радње или пропуста који је направило железничко предузеће, било са намером да се проузрокује таква штета, било непромишљено и знајући да ће до такве штете вероватно доћи.

#### **Члан 6.**

##### **Претпоставка о губитку возила**

1. Ималац права може, без потребе за давањем других доказа, да сматра неко возило изгубљеним када је затражио то возило од железничког транспортног предузећа којем је поверио возило на коришћење као превозно средство и ако му то возило није стављено на располагање у року од три месеца која следе по дану када његов захтев стигне или када не добије никакву назнаку о месту на ком се возило налази. Тај рок се увећава за време трајања имобилизације возила чији се узрок не може приписати железничком транспортном предузећу или чији је узрок оштећење.
2. Ако се возило које се сматра изгубљеним пронађе после плаћања накнаде, ималац права може, у року од шест месеци рачунајући од пријема обавештења, да затражи од железничког транспортног предузећа којем је поверио возило на коришћење као превозно средство да му возило буде предато, без трошкова уз враћање накнаде, у домицилну станицу или на неко друго договорено место.

3. Ако захтев поменут у тачки 2. није постављен или ако је возило пронађено после више од годину дана од плаћања накнаде, железничко транспортно предузеће којем је ималац права поверио возило на коришћење као превозно средство њиме располаже у складу са важећим законима и прописима на месту на ком се возило налази.
4. Стране уговора могу да се сагласе око одредби којима се поништавају одредбе тач. 1. до 3.

#### **Члан 7.**

##### **Одговорност за оштећења која изазове возило**

1. Онај који је, на основу уговора поменутог у првом члану, поверио возило на коришћење као превозно средство одговара за штету коју изазове возило, када му се за то припише кривица.
2. Стране уговора могу да се сагласе око одредби којима се поништавају одредбе у тачки 1.

#### **Члан 8.**

##### **Преузимање права (судским путем)**

Када уговор о коришћењу возила предвиђа да железничко транспортно предузеће може да повери возило другим железничким транспортним предузећима на коришћење као превозно средство, железничко транспортно предузеће може, уз сагласност имаоца, да се договори са другим железничким транспортним предузећима:

- а) да, уз задржавање права жалбе, оно њих замењује у погледу одговорности, према имаоцу, у случају губитка или оштећења возила или колског прибора;
- б) да је једино ималац одговоран, према другим железничким транспортним предузећима за штете које проузрокује возило, али да је једино железничко транспортно предузеће, које је уговорни партнер имаоца, овлашћено да истакне права других железничких транспортних предузећа.

#### **Члан 9.**

##### **Одговорност за железничке раднике и друга лица**

1. Стране уговора су одговорне за своје раднике и друга лица којима се обраћају за услугу ради извршења уговора, када ти радници или та друга лица делују у циљу обављања њихових функција.
2. Осим у случају супротног споразума између страна уговора, предузећа која управљају инфраструктуром, на којој железничко транспортно предузеће користи возило као превозно средство, сматрају се лицима којима се железничко транспортно предузеће обраћа за услугу.
3. Тачке 1 и 2 се примењују и у случају преузимања права (судским путем) у складу са чланом 8.

### **Члан 10. Остале тужбе**

1. У свим случајевима у којима се примењују ова Јединствена правила, свака тужба за накнаду штете због губитка или оштећења возила или колског прибора, по ма којој основи да је, може да се поднесе против железничког транспортног предузећа којем је возило поверено на коришћење као превозно средство само под условима и у границама ових Јединствених правила и правила уговора о коришћењу.
2. Тачка 1 се примењује и у случају преузимања права (судским путем) у складу са чланом 8.
3. Исто важи за сваку тужбу која се поднесе против радника или других лица за које одговара железничко транспортно предузеће којем је возило поверено на коришћење као превозно средство.

### **Члан 11. Надлежни суд**

1. Судски спорови који проистекну из уговора закљученог на основу ових Јединствених правила могу да се одвијају пред надлежним судом кога именују заједнички стране уговора.
2. Осим у случају супротног споразума између страна уговора, надлежни суд је суд државе чланице у којој се налази седиште оптуженог. Ако седиште оптуженог није у некој од држава чланица, надлежни суд је суд државе чланице у којој је настала штета.

### **Члан 12. Застаревање**

1. Тужбе засноване на члановима 4 и 7 застаревају после три године.
2. Период застаревања почиње да тече:
  - а) за тужбе засноване на члану 4, од дана када је губитак или оштећење возила констатовано или од дана када је ималац права могао да сматра возило изгубљеним, у складу са чланом 6, тачка 1 или тачка 4;
  - б) за тужбе засноване на члану 7, од дана када се штета десила.

**ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О КОРИШЋЕЊУ ИНФРАСТРУКТУРЕ  
У МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ  
(CUI – ДОДАТАК Е КОНВЕНЦИЈЕ)**

**Део I  
Општи део**

**Члан 1.  
Подручје примене**

1. Ова Јединствена правила се примењују на сваки уговор о коришћењу железничке инфраструктуре у циљу међународног транспорта, а у смислу Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM. Ово важи без обзира на седиште и националност страна уговора. Ова Јединствена правила се примењују чак и када железничком инфраструктуром управљају или је користе државе, или владине институције или организације.
2. Осим у случају примене члана 21, ова Јединствена правила се не примењују на друге правне односе, као што су:
  - а) одговорност превозника или предузећа које управља према радницима или другим лицима којима се они обраћају за услугу ради извршења својих задатака;
  - б) одговорност између превозника или предузећа које управља, са једне стране и трећих лица, са друге.

**Члан 2.  
Изјава у погледу одговорности у случају повреде лица**

1. Свака држава може, у сваком тренутку, да изјави да неће примењивати све одредбе везане за одговорност у случају повреде лица, које су се догодиле на њеној територији, када су жртве њени становници или лица чије је пребивалиште у тој држави.
2. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може од ње да одустане у сваком тренутку обавештавањем депозитара. То одустајање ступа на снагу након месец дана од датума када је депозитар о томе обавестио државе чланице.

**Члан 3.  
Дефиниције**

- а) "железничка инфраструктура" означава све железничке пруге и сва стабилна постројења у мери у којој су она потребна за саобраћање железничких возила и безбедност саобраћаја;



- б) "управљач инфраструктуре" означава оног ко ставља на располагање железничку инфраструктуру;
- ц) "превозник" означава оног који железницом превози лица или робу у међународном саобраћају уз поштовање Јединствених правила CIV и Јединствених правила CIM;
- д) "помоћни радник" означава раднике или друга лица којима се превозник или предузеће које управља обраћају ради извршења уговора када ти радници или та друга лица раде на обављању њихових функција;
- е) "трећа лица", овај појам означава свако друго лице осим предузећа које управља, превозника или њихових помоћних радника;
- ф) "лиценца" означава одобрење издато у складу са законима и прописима државе у којој превозник има седиште своје основне делатности да обавља послове железничког превозника;
- г) "сертификат о безбедности" означава докуменат којим се потврђује, у складу са законима и прописима државе у којој се налази изнајмљена инфраструктура, да што се тиче превозника,
  - интерна организација предузећа као и
  - особље које ће обављати послове и возила која ће се користити на изнајмљеној инфраструктури,

одговарају захтевима у погледу безбедности у циљу обезбеђивања безбедног саобраћаја на тој инфраструктури.

#### **Члан 4. Обавезно право**

Уколико не постоји супротна клаузула у овим Јединственим правилима, ништавна је и неважећа свака уговорна одредба која, директно или индиректно, одступа од ових Јединствених правила. Ништавност таквих уговорних одредби не повлачи за собом ништавност других одредби уговора. Без обзира на то, стране уговора могу да преузму одговорност и обавезе шире од обавеза које су предвиђене овим Јединственим правилима или да утврде максималан износ накнаде за материјалне штете.

## **Део II**

### **Уговор о коришћењу**

#### **Члан 5.**

##### **Садржај и облик**

1. Односи између управљача инфраструктуре и превозника регулисани су уговором о коришћењу.
2. Уговором се посебно регулишу административни, технички и финансијски услови коришћења. Он садржи најмање следеће податке:
  - а) инфраструктуру која ће се користити,
  - б) обим коришћења,
  - ц) услуге предузећа које управља,
  - д) услуге превозника,
  - е) особље које ће обављати послове,
  - ф) возила која ће се користити,
  - г) финансијске услове.
3. Уговор мора да се потврди у писаном или неком другом одговарајућем облику. Одсуство или неправилност писаног или неког другог одговарајућег облика или одсуство података предвиђених у тачки 2. не утичу ни на постојање ни на ваљаност уговора који остаје подложен овим Јединственим правилима.

#### **Члан 6.**

##### **Посебне обавезе превозника и управљача инфраструктуре**

1. Превозник треба да буде овлашћен да обавља делатност железничког превозника. Запослено особље и возила која ће се користити морају да одговарају захтевима у погледу безбедности. Управљач инфраструктуре може да захтева од превозника да докаже, показивањем важеће лиценце или сертификата о безбедности или оверене копије или на било који други начин, да су ти услови испуњени.
2. Превозник мора да обавести управљача инфраструктурне о сваком догађају који може да утиче на ваљаност лиценце, сертификата о безбедности или других доказних елемената.
3. Управљач инфраструктуре може да затражи од превозника доказ о томе да је закључио довољно осигурање од одговорности или да је предузео одговарајуће мере за покривање свих активности, по ма којој основи то било, наведене у чл. 9. до 21. Превозник мора годишње да даје доказ путем одговарајуће потврде да осигурање од одговорности или одговарајуће мере и даље постоје; он мора да обавести управљача инфраструктуре о свакој измени по овом питању пре него што та измена ступи на снагу.
4. Стране уговора морају узајамно да се обавештавају о сваком догађају који може да спречи извршење уговора које су склопиле.

## **Члан 7. Трајање уговора**

1. Уговор о коришћењу може да се закључи на одређени и неодређени период.
2. Управљач инфраструктуре може без одлагања да откаже уговор када:
  - а) превозник више није овлашћен да обавља делатност железничког превозника;
  - б) запослено особље и возила која треба користити више не одговарају захтевима у погледу безбедности;
  - ц) превозник касни са плаћањем, и то
    1. за два узастопна доспећа обавеза са износом који прелази противвредност коришћења за месец дана или
    2. за рок који покрива више од два доспећа обавеза и са износом једнаким противвредности коришћења за два месеца;
  - д) превозник тешко прекрши неку посебну обавезу која је предвиђена у члану 6, тач.2. и 3.
3. Превозник може без одлагања да откаже уговор о коришћењу када управљач инфраструктуре изгуби своје право управљања инфраструктуром.
4. Свака страна уговора о коришћењу може без одлагања да га откаже у случају описаног кршења суштинских обавеза од друге стране, када се та обавеза тиче безбедности лица или добара; стране уговора могу да се сагласе око модалитета остваривања тог права.
5. Страна уговора која је проузроковала његово отказивање одговара другој страни за штету која је из тога произашла, осим ако не докаже да штета није настала њеном грешком.
6. Стране уговора могу да закључе споразуме којима одступају од одредаба тачке 2, под ц) и д) и тачке 5.

## Део III Одговорност

### Члан 8. Одговорност управљача инфраструктуре

1. Управљач инфраструктуре је одговоран:
  - а) за повреде лица (смрт, рањавање или сваке друге телесне или душевне повреде),
  - б) материјалне штете (уништавање или оштећење покретних и непокретних добара),
  - ц) новчане штете које произилазе из накнада штете на које је обавезан превозник по основу Јединствених правила CIV и Јединствених правила СИМ, изазване код превозника или његових помоћних радника током коришћења инфраструктуре а узрок им је у инфраструктури.
2. Управљач инфраструктуре је ослобођен одговорности:
  - а) у случају повреде лица и новчаних штета насталих због накнада штете на које је обавезан превозник по основу Јединствених правила CIV,
    1. ако је догађај због којег је настала штета изазван околностима које нису у вези са експлоатацијом а које управљач инфраструктуре, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи,
    2. уколико је догађај због којег је настала штета проузрокован грешком лица које је претрпело штету,
    3. ако је догађај због кога је настала штета проузрокован понашањем трећег лица које управљач инфраструктуре, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;
  - б) у случају материјалних и новчаних штета које су резултат накнада штета које превозник дугује према Јединственим правилима СИМ, када је штета изазвана грешком превозника или неким налогом превозника који се не може приписати управљачу инфраструктуре или услед околности које управљач инфраструктуре није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;
3. Ако је штетан догађај проузрокован понашањем трећег лица и ако, без обзира на то, управљач инфраструктуре није у потпуности ослобођен одговорности у складу са тачком 2, под а), он одговара за све у оквирима ових Јединствених правила, без обзира на његову евентуалну жалбу против трећег лица.
4. Стране уговора могу да се сагласе да ли је, и у којој мери, управљач инфраструктуре одговоран за штете нанете превознику због закашњења или поремећаја у експлоатацији.

## **Члан 9. Одговорност превозника**

1. Превозник је одговоран:
  - а) за повреде лица (смрт, рањавање или сваке друге телесне или душевне повреде),
  - б) материјалне штете (уништавање или оштећење покретних и непокретних добара),

изазваних код управљача инфраструктуре или његових помоћних радника од стране превозног средства које је користио или лица или робе које је превозио, током коришћења инфраструктуре.
2. Превозник је ослобођен одговорности:
  - а) у случају повреде лица
    1. ако је догађај због којег је настала штета изазван околностима које нису у вези са експлоатацијом а које превозник и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи,
    2. уколико је догађај због којег је настала штета проузрокован грешком лица које је претрпело штету,
    3. ако је догађај због којег је настала штета проузрокован понашањем трећег лица које превозник, и поред предузимања мера потребних у специфичним околностима није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;
  - б) у случају материјалних штета када је штета изазвана грешком управљача инфраструктуре или неким налогом управљача инфраструктуре, који се не може приписати превознику или услед околности које превозник није могао да избегне и чије последице није могао да спречи;
3. Ако је штетан догађај проузрокован понашањем трећег лица и ако, без обзира на то, превозник није у потпуности ослобођен одговорности у складу са тачком 2, под а), он одговара за све у оквирима ових Јединствених правила, без обзира на његову евентуалну жалбу против трећег лица.
4. Стране уговора могу да се сагласе да ли је, и у којој мери, превозник одговоран за штете нанете управљачу инфраструктуре због поремећаја у експлоатацији.

## **Члан 10. Истовремена одговорност**

1. Када су узроци који се приписују управљачу инфраструктуре и узроци који се приписују превознику придонели оштећењу истовремено, свака страна из уговора одговара само у оној мери у којој су узроци који јој се приписују на основу чланова 8. и 9. допринели оштећењу. Ако се не може утврдити у којој мери су узроци допринели оштећењу, свака страна сноси штету коју је претрпела.

2. По аналогiji се примењује тачка 1. када су узроци који се приписују управљачу инфраструктуре и узроци који се приписују већем броју превозника који користе исту железничку инфраструктуру допринели оштећењу.
3. У случају оштећења наведених у члану 9, тачка 1, прва реченица се примењује по аналогiji када се узроци који су допринели оштећењу приписују већем броју превозника који користе исту инфраструктуру. Ако се не може утврдити у којој су мери узроци допринели оштећењу, превозници су подједнако одговорни према управљачу инфраструктуре.

#### **Члан 11.**

##### **Накнада штете у случају смрти**

1. У случају смрти, накнада штете обухвата:
  - а) потребне трошкове настале после смрти, а посебно трошкове превоза тела и погребана;
  - б) ако смрт није одмах наступила, накнаду штете како је предвиђено у члану 12.
2. Ако су због смрти неког лица особе према којима је покојник имао или би имао у будућности обавезу хранитеља према закону, лишена помоћи, и оне такође имају основ за накнаду те штете. Тужба за накнаду штете лицима којима је покојник обезбеђивао издржавање, а која не спада у законску обавезу, потпада под унутрашње право.

#### **Члан 12.**

##### **Накнада штете у случају повреда**

1. У случају повреда или сваког другог телесног или душевног повређивања, накнаде штете обухватају:
  - а) неопходне трошкове, посебно трошкове лечења и превоза;
  - б) накнаду изазване штете, било због потпуне или делимичне немогућности за рад, било због повећања потреба.

#### **Члан 13.**

##### **Накнада других штета нанетих лицима**

Унутрашње право утврђује, да ли и у којој мери управљач инфраструктуре или превозник треба да исплати накнаду за нанете штете лицима које не потпадају под чл. 11. и 12.

#### **Члан 14.**

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

1. Накнада штете предвиђене у члану 11, тачка 2. и у члану 12, под б) морају се платити у новцу. Међутим, ако унутрашње право дозвољава давање ренте, накнада се одобрава у овом облику када оштећена особа или имаоци права наведени у члану 11. тачка 2, то захтевају.

2. Висина накнаде штете која се плаћа према тачки 1. одређује се на основу унутрашњег права. Међутим, код примене ових Јединствених правила највећи износ који се има платити у новцу или у годишњој ренти која одговара том износу, за свако лице, утврђује се на 175000 обрачунских јединица, у случају да унутрашње право предвиђа ограничење у мањем износу.

#### **Члан 15.**

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

Ограничење одговорности прописано овим Јединственим правилима као и одредбе унутрашњег права којима се одштете ограничавају на одређен износ, не примењују се ако се докаже да је штета настала због неке радње или пропуста који је направио починилац штете, било са намером да изазове такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

#### **Члан 16.**

#### **Прерачунавање и камате**

1. Ако за израчунавање одштете треба прерачунати износе у страниј валути, то прерачунавање се обавља по курсу који важи на дан и у месту плаћања одштете.
2. Ималац права може захтевати камату на одштету, која износи пет посто годишње, почев од дана отварања поступка поравнања, од жалбе арбитражном суду како је предвиђено у Поглављу V Конвенције или од тужбе.

#### **Члан 17.**

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

Управљач инфраструктуре и превозник ослобађају се одговорности која им припада према овим Јединственим правилима ако је штета проузрокована нуклеарним удесом и ако је, према законима и прописима једне државе којима се регулише одговорност у области нуклеарне енергије, за ову штету одговоран корисник нуклеарног уређаја или неко друго одговорно лице.

#### **Члан 18.**

#### **Одговорност за помоћне раднике**

Управљач инфраструктуре и превозник одговарају за своје помоћне раднике.

#### **Члан 19.**

#### **Остале тужбе**

1. У свим случајевима у којима се примењују ова Јединствена правила, свака тужба за накнаду штете, по било ком основу, може се подићи против управљача инфраструктуре или превозника, само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.
2. Исто важи и за сваку тужбу која се подиже против помоћних радника за које, према члану 18, одговарају предузеће које управља или превозник.

**Члан 20.**  
**Споразуми**

Стране уговора могу да се договоре о условима под којима ће истаћи или се одрећи могућности да истакну своја права на накнаду штете према другој страни уговора.



**Део IV**  
**Тужбе помоћних радника**

**Члан 21.**  
**Тужбе против управљача инфраструктуре или превозника**

1. Свака тужба за накнаду штете помоћних радника превозника, против управљача инфраструктуре, за штете које је оно проузроковало, по било ком основу, може да се поднесе само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.
2. Свака тужба за накнаду штете помоћних радника управљача инфраструктуре, против превозника, за штете које је он проузроковао, по било ком основу, могу да се поднесу само под условима и ограничењима ових Јединствених правила.

## **Део V** **Остваривање права**

### **Члан 22.** **Поступак поравнања**

Стране уговора могу да се сагласе око поступка поравнања или да се обрате арбитражном суду, како је предвиђено у Поглављу V Конвенције.

### **Члан 23.** **Регрес**

Основаност плаћања које изврши превозник на основу Јединствених правила CIV или Једнствених правила CIM не може се оспорити ако је одштета утврђена судским путем и ако је управљач инфраструктуре, прописно позван на суд, чиме му је омогућено да учествује у процесу.

### **Члан 24.** **Надлежни суд**

1. Тужбе који се заснивају на овим Јединственим правилима могу се подизати код судова држава чланица, које су заједнички одредиле стране уговора.
2. Осим у случају када се стране споразумеју супротно, надлажни суд је суд оне државе чланице у којој управљач инфраструктуре има своје седиште.

### **Члан 25.** **Застаревање потраживања**

1. Тужбе засноване на овим Јединственим правилима застаревају после три године.
2. Застаревање почиње да тече од дана када је штета настала.
3. У случају смрти особа, тужбе застаревају после три године почев од првог дана после смрти, с тим да тај рок не може бити дужи од пет година почев од првог дана након што се десио догађај који је нанео штету.
4. Тужба за накнаду регреса од стране особе која се сматра одговорном може се подићи и после истека рока застаревања предвиђеног у тачки 1, ако је она подигнута у временском року утврђеном законом државе у којој се судски поступак води. Међутим, тај рок не може бити мањи од деведесет дана почев од датума када је подносилац тужбе за накнаду регреса регулисао рекламацију или је и сам добио позив за суд .
5. Застаревање се обуставља када се стране у спору сагласе око поступка поравнања или када се обрате арбитражном суду како је предвиђено у Поглављу V Конвенције.
6. У осталим случајевима, обустављање и прекидање периода застаревања је регулисано унутрашњим правом.

**ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА О ПРИЗНАВАЊУ ТЕХНИЧКИХ СТАНДАРДА И  
УСВАЈАЊУ ЈЕДИНСТВЕНИХ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА КОЈИ СЕ ПРИМЕЊУЈУ  
НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗНА СРЕДСТВА НАМЕЊЕНА ЗА КОРИШЋЕЊЕ У  
МЕЂУНАРОДНОМ САОБРАЋАЈУ  
(ARTU – ДОДАТАК Ф КОНВЕНЦИЈЕ)**

**Члан 1.  
Подручје примене**

Овим Јединственим правилима утврђује се поступак признавања техничких стандарда и усвајање техничких прописа за железничка возна средства која су намењена за коришћење у међународном саобраћају.

**Члан 2.  
Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила и њихових Прилога, назив:

- а) „држава-уговорна страна“ означава државу чланицу организације која није дала изјаву у вези са овим Јединственим правилима, у складу са чланом 42, тачка 1, прва реченица Конвенције;
- б) „међународни саобраћај“ означава саобраћај железничких возила на железничким пругама преко територије најмање две државе-уговорне стране;
- ц) „железничко предузеће“ означава приватно или јавно предузеће које је овлашћено за превоз путника или робе и које обезбеђује вучу;
- д) „управљач инфраструктуре“ означава предузеће или орган власти који управља железничком инфраструктуром;
- е) „железничка средства“ означава железничка средства која су намењена за коришћење у међународном саобраћају, односно железничка возила и инфраструктуру;
- ф) „железничка возила“ означава возила која могу да саобраћају на сопственим точковима на пругама, са или без вуче;
- г) „вучно возило“ означава железничко возило опремљено средством за вучу;
- х) „теретна кола“ означава железничко возило које није опремљено средством за вучу и које је намењено за превоз робе;
- и) „путничка кола“ означава железничко возило које није опремљено средством за вучу и које је намењено за превоз путника;
- ј) „железничка инфраструктура“ означава пруге и стабилна постројења у оној мери у којој су неопходна за саобраћај железничких возила и безбедност саобраћаја;
- к) „технички стандард“ означава техничке спецификације усвојене од стране признатог националног или међународног тела за стандардизацију у складу са важећим поступком; све техничке спецификације које су урађене у оквиру Европских заједница сматраће се техничким стандардом;
- л) „технички пропис“ означава она правила која нису технички стандарди, а која се односе на градњу, експлоатацију, одржавање или на неки поступак у вези са железничким возним средствима;
- м) „Комисија стручњака за техничка питања“ означава Комисију предвиђену чланом 13, тачка 1, под ф) Конвенције.

### **Члан 3.**

#### **Циљ**

1. Признавање техничких стандарда за железничка возна средства и усвајање јединствених техничких прописа који се примењују на железничка возна средства имају следеће за циљ:
  - а) олакшавање слободног саобраћаја возила и слободног коришћења осталих железничких возних средстава у међународном саобраћају;
  - б) допринос осигурању безбедности, ефикасности и расположивости у међународном саобраћају;
  - ц) вођење рачуна о заштити животне околине и здравља.
2. Приликом признавања техничких стандарда, односно усвајања јединствених техничких прописа, узимаће се у обзир само они који су урађени на међународном нивоу.
3. У оној мери у којој је могуће:
  - а) треба обезбедити интероперабилност техничких система и елемената који су неопходни за међународни саобраћај;
  - б) технички стандарди и јединствени технички прописи односиће се на техничке карактеристике; у случају потребе, укључиваће и варијанте.

### **Члан 4.**

#### **Израда техничких стандарда и прописа**

1. Израда техничких стандарда и јединствених техничких прописа за железничка возна средства у домену је тела надлежних за ту област.
2. Стандардизација индустријских производа и поступака спада у домен признатих националних и међународних тела за стандардизацију.

### **Члан 5.**

#### **Признавање техничких стандарда**

1. Захтев за признавање техничког стандарда може поднети:
  - а) било која држава - уговорна страна;
  - б) било која регионална организација економске интеграције коју су државе чланице овластиле за доношење прописа из области техничких стандарда за железничка возна средства;
  - ц) било које национално или међународно тело за стандардизацију које је задужено за стандардизацију у домену железнице;
  - д) било које међународно представничко удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка возна средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.
2. Комисија стручњака за техничка питања доноси одлуку о признавању неког техничког стандарда у складу са поступком предвиђеним у чл. 16, 20. и 33 тачка 6 Конвенције. Одлуке ступају на снагу према члану 35, тач. 3 и 4 Конвенције.

## **Члан 6. Усвајање јединствених техничких прописа**

1. Захтев за усвајање неког јединственог техничког прописа може поднети:
  - а) било која држава - уговорна страна;
  - б) било која регионална организација економске интеграције коју су државе чланице овластиле за доношење прописа из области техничких стандарда за железничка возна средства;
  - ц) било које међународно представничко удружење, за чије чланове је неопходно постојање техничких стандарда за железничка возна средства из разлога безбедности и економичности у реализацији њиховог пословања.
2. Комисија стручњака за техничка питања одлучује о усвајању неког техничког прописа у складу са поступком предвиђеним у члану 16, 20 и 33, тачка 6 Конвенције. Одлуке ступају на снагу према члану 35, тач. 3 и 4 Конвенције.

## **Члан 7. Облик захтева**

Захтеви наведени у чл. 5. и 6. морају бити потпуни, кохерентни и образложени. Они морају бити достављени на адресу Генералног секретара Организације на једном од радних језика ове Организације.

## **Члан 8. Технички прилози**

1. Признати технички стандарди и усвојени јединствени технички прописи дати су у Прилозима ових Јединствених правила и побројани су у даљем тексту:
  - а) Технички стандарди и јединствени технички прописи о свим железничким возилима (Прилог 1);
  - б) Технички стандарди и јединствени технички прописи о вучним возилима (Прилог 2);
  - ц) Технички стандарди и јединствени технички прописи о теретним колима (Прилог 3);
  - д) Технички стандарди и јединствени технички прописи о путничким колима (Прилог 4);
  - е) Технички стандарди и јединствени технички прописи о постројењима инфраструктуре осим оних која су наведена под ф) (Прилог 5);
  - ф) Технички стандарди и јединствени технички прописи о системима безбедности саобраћаја и оперативне контроле (Прилог 6);
  - г) Технички стандарди и јединствени технички прописи о информационим технолошким системима (Прилог 7);
  - х) Технички стандарди и јединствени прописи о свим осталим железничким возним средствима (Прилог 8).
2. Прилози представљају саставни део ових Јединствених правила. Они су уобличени тако да воде рачуна о специфичностима ширине колосека, габарита, системима енергетског напајања, системима безбедности саобраћаја и управљања у државама – уговорним странама.

3. Прилози ће садржати ону варијанту коју, по ступању на снагу Протокола од 03.06.1999.године којим се уносе измене и допуне у Конвенцију, усвоји Комисија стручњака за техничка питања примењујући поступак предвиђен чл. 16, 20. и 33, тачка 6. Конвенције, за измене Прилога.

### **Члан 9. Изјаве**

1. Било која од држава – уговорних страна може, у року од четири месеца почев од дана обавештавања од стране Генералног секретара о одлуци Комисије стручњака за техничка питања, поднети Генералном секретару образложену изјаву према којој та држава неће или ће само делимично примењивати признате техничке стандарде, односно усвојена јединствена техничка правила по питању железничке инфраструктуре која се налази на њеној територији и по питању саобраћаја на тој инфраструктури.
2. Државе – уговорне стране које су дале изјаву у складу са тачком 1 не узимају се у обзир приликом утврђивања броја држава које морају да уложе приговор у складу са чланом 35, тачка 4 да нека одлука Комисије стручњака за техничка питања не ступи на снагу.
3. Држава која је дала изјаву у складу са тачком 1. може у било ком тренутку да је повуче обавештавајући о томе Генералног секретара. Ово повлачење изјаве почеће да важи почев од првог дана другог месеца који следи по обавештавању.

### **Члан 10. Укидање техничког јединства**

Ступањем на снагу, у свим државама – уговорним странама Међународне конвенције о Техничком јединству железница која је потписана у Берну, 21.10.1882.године, верзија из 1938., Прилози усвојени од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 8, тачка 3. поништавају наведену конвенцију.

### **Члан 11. Првенство Прилога**

1. По ступању на снагу Прилога, усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 8, тачка 3, технички стандарди и јединствени технички прописи, наведени у овим Прилозима, у односима између држава – уговорних страна имају првенство над одредбама Међународне конвенције о Техничком јединству железница која је потписана у Берну, 21.10.1882.године, верзија из 1938.
2. По ступању на снагу Прилога, усвојених од стране Комисије стручњака за техничка питања у складу са чланом 8, тачка 3, ова Јединствена правила као и технички стандарди и јединствени технички прописи, наведени у Прилозима, у државама – уговорним странама имају првенство у односу на:
  - а) Правилник о узајамној употреби путничких и пртљажних кола у међународном саобраћају (RIC);
  - б) Правилник о узајамној употреби теретних кола у међународном саобраћају (RIV).

**Прилог 1****Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на сва железничка возила****А. Ширина колосека**

1. Железнице са стандардном ширином колосека (1435 мм)
2. Железнице са широким колосеком (руске) (1520 мм)
3. Железнице са широким колосеком (финске) (1524 мм)
4. Железнице са широким колосеком (ирске) (1600 мм)
5. Железнице са широким колосеком (иберијске) (1688 мм)
6. Остале железнице

**Б. Габарит**

1. Железнице са стандардним габаритом на европском континенту
2. Железнице са стандардним габаритом у Великој Британији
- 3.....

**Ц.....****Прилог 2****Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на вучна возила****А. Системи енергетског напајања**

1. Једносмерна струја од 3000 V
2. Једносмерна струја од 1500 V и мање
3. Наизменична струја од 25 KV/50Hz
4. Наизменична струја од 15 KV/16<sup>2</sup>/3 Hz

**Б. Системи безбедности саобраћаја и оперативне контроле**

...

**Прилог 3****Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на теретна кола****Прилог 4****Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на путничка кола**

**Прилог 5**

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на постројења  
инфраструктуре**

**Прилог 6**

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на системе  
безбедности саобраћаја и управљања**

**Прилог 7**

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на  
информационе технолошке системе**

**Прилог 8**

**Технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на сва остала  
железничка возна средства**

\* \* \*

У првој фази, технички стандарди и јединствени технички прописи који се односе на железничка возна средства а који већ постоје и који су већ признати на међународном нивоу као што су они из Техничког јединства, RIV-а и RIC-а као и из техничких објава UIC, биће унети у горе наведене Прилоге.



**ЈЕДИНСТВЕНА ПРАВИЛА О ТЕХНИЧКОМ ПРИЈЕМУ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ  
ВОЗНИХ СРЕДСТАВА КОЈА СЕ КОРИСТЕ У МЕЂУНАРОДНОМ САОБРАЋАЛУ  
(АТМФ – ДОДАТАК Г КОНВЕНЦИЈЕ)**

**Члан 1.  
Подручје примене**

Овим Јединственим правилима утврђује се процедура према којој се железничка возила уврштавају у саобраћај као и остала железничка возна средства која се користе у међународном саобраћају.

**Члан 2.  
Дефиниције**

За сврхе ових Јединствених правила и њихових Прилога, назив:

- а) „држава-уговорна страна“ означава државу чланицу организације која није дала изјаву у вези са овим Јединственим правилима, у складу са чланом 42, тачком 1, прва реченица Конвенције;
- б) „међународни саобраћај“ означава саобраћај железничких возила на железничким пругама преко територије најмање две државе-уговорне стране;
- ц) „железничко предузеће“ означава приватно или јавно предузеће које је овлашћено за превоз путника или робе и које обезбеђује вучу;
- д) „управљач инфраструктуре“ означава предузеће или орган власти који управља железничком инфраструктуром;
- е) „ималац“ означава ону особу која економично и трајно користи железничко возило као превозно средство било да је власник или само има право располагања;
- ф) „технички пријем“ означава процедуру коју спроводи надлежни орган за уврштавање у саобраћај железничког возила односно осталих железничких возних средстава за употребу у међународном саобраћају;
- г) „сагласност за врсту конструкције“ означава процедуру која се односи на врсту конструкције железничког возила и коју спроводи надлежни орган; по обављеној процедури, надлежни орган даје право, по скраћеној процедури, на издавање сагласности за уврштавање у саобраћај за она возила која одговарају тој врсти конструкције;
- х) „уврштавање у саобраћај“ означава право које одобрава надлежни орган за свако железничко возило за међународни саобраћај;
- и) „железничко возило“ означава возило које може да саобраћа на сопственим точковима на пругама, са или без вуче;
- ј) „остала железничка возна средства“ означава сва железничка возна средства намењена за употребу у међународном саобраћају а која нису железничка возила;
- к) „Комисија стручњака за техничка питања“ означава Комисију предвиђену чланом 13, тачка 1, под ф) Конвенције

### **Члан 3. Уврштавање у међународни саобраћај**

1. Да би саобраћало у међународном саобраћају, свако железничко возило мора добити сагласност за уврштавање у складу са овим Јединственим правилима.
2. Технички пријем има за циљ да се утврди да ли су железничка возила у складу са:
  - а) прописима о конструкцији наведеним у Прилозима Јединствених правила АРТУ;
  - б) прописима о конструкцији и опреми наведеним у Прилогу RID-а;
  - ц) посебним условима пријема према члану 7, тачка 2, односно тачка 3.
3. Тач.1. и 2. као и наредни чланови примењују се по аналогiji на технички пријем осталих железничких возних средстава и на елементе конструкције железничких возила или осталих железничких возних средстава.

### **Члан 4. Поступак**

1. Технички пријем се врши на следећи начин:
  - а) у само једној фази, одобравањем уврштавања у саобраћај одређеном железничком возилу појединачно,
  - б) или у две сукцесивне фазе,
    1. одобравање сагласности за врсту конструкције одређеном типу железничких возила,
    2. а затим одобравање уврштавања у саобраћај појединачним возилима која одговарају тој врсти конструкције кроз скраћени поступак потврђивања припадности тој врсти.
2. Ова одредба не утиче на примену члана 10.

### **Члан 5. Надлежни орган**

1. Технички пријем за уврштавање железничких возила у међународни саобраћај врши национални или међународни орган надлежан за ово питање у складу са важећим законом и прописима у свакој од држава – уговорних страна.
2. Органи наведени у тачки 1. могу да пренесу на призната тела надлежност за одобравање техничког пријема под условом да ова тела обезбеде надзор. Није дозвољено преношење надлежности за одобравање техничког пријема на једно железничко предузеће док се остала искључују из те надлежности. Између осталог, забрањено је преношење надлежности на управљача инфраструктуре који директно или индиректно учествује у градњи железничких возних средстава.

## **Члан 6. Признавање техничког пријема**

Сагласност за неку врсту конструкције и уврштавање у саобраћај, који су одобрени у складу са овим Јединственим правилима од стране надлежних органа неке државе – уговорне стране као и одговарајући сертификати признају се од стране органа, железничких предузећа и управљача инфраструктуре у осталим државама – уговорним странама без неопходности њихове поновне провере и новог техничког пријема у погледу саобраћаја и коришћења на територији ових осталих држава.

## **Члан 7. Прописи о конструкцији који се примењују на возила**

1. Да би била уврштена у међународни саобраћај, железничка возила морају бити у складу:
  - а) са прописима о конструкцији наведеним у Прилозима Јединствених правила АРТУ,
  - б) и прописима о конструкцији и опреми наведеним у Прилогу RID-а.
2. У одсуству одредби из Прилога Јединствених правила АРТУ, на технички пријем се примењују опште прихваћена техничка правила. Чак и када није потврђен у складу са поступком предвиђеним Јединственим правилима АРТУ, технички стандард представља доказ да »know how« из тог стандарда представља опште прихваћено техничко правило.
3. Да би се омогућио технички развој, могућа су одступања од опште прихваћених техничких правила и прописа о конструкцији наведеним у Прилозима Јединствених правила АРТУ, под условом да је доказано да:
  - а) безбедност која је бар једнака оној која проистиче из поштовања ових правила и прописа,
  - б) и интероперабилност,остају загарантовани.
4. Када нека од држава – уговорних страна има намеру да, у складу са тачком 2. односно тачком 3, изврши пријем неког железничког возила, та држава мора одмах о томе да обавести Генералног секретара Организације. Генерални секретар доставља ту информацију осталим државама – уговорним странама. У року од месец дана од пријема обавештења Генералног секретара, једна држава – уговорна страна може тражити да се сазове Комисија стручњака за техничка питања како би утврдила да ли су испуњени услови за примену тачке 2. односно тачке 3. Комисија доноси одлуку у року од три месеца почев од датума достављања Генералном секретару захтева за сазивање Комисије.

## **Члан 8. Прописи о конструкцији који се примењују на остала возна средства**

1. Да би била уврштена у међународни саобраћај, остала железничка возна средства морају бити у складу са прописима о конструкцији наведеним у Прилозима Јединствених правила АРТУ.

2. Члан 7, тач. 2. до 4. примењују се по аналогији.
3. Обавезе држава – уговорних страна које резултирају из Европског споразума о главним међународним железничким пругама (AGC) од 31.05.1985.године и Европског споразума о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) од 01.02.1991.године којима су ове државе такође приступиле, остају непромењене.

### **Члан 9. Прописи о саобраћају**

1. Железничка предузећа која експлоатишу неко железничко возило које је уврштено у међународни саобраћај дужна су да поштују прописе који се односе на експлоатацију возила у међународном саобраћају, наведене у Прилозима Јединствених правила АРТУ.
2. Предузећа или управе које у државама – уговорним странама управљају инфраструктуром, укључујући и системе безбедности саобраћаја и оперативне системе намењене и погодне за употребу у међународном саобраћају, морају да поштују техничке прописе наведене у Прилозима Јединствених правила АРТУ и морају да их увек испуњавају приликом градње или руковођења том инфраструктуром.

### **Члан 10. Технички пријем**

1. Технички пријем (сагласност за врсту конструкције, уврштавање у саобраћај) везан је за врсту конструкције железничког возила или за железничко возило.
2. Технички пријем може тражити:
  - а) произвођач,
  - б) железничко предузеће,
  - ц) ималац возила,
  - д) власник возила.

Захтев се може поднети било ком надлежном органу, наведеном у члану 5, неке од држава – уговорних страна.

3. Онај ко тражи уврштавање у саобраћај железничких возила по скраћеном поступку за технички пријем (члан 4, тачка 1, под б) ), мора уз захтев приложити сертификат о сагласности за врсту конструкције издат у складу са чланом 11, тачка 2, и мора на одговарајући начин доказати да возила за која тражи уврштавање у саобраћај одговарају тој врсти конструкције.
4. Технички пријем се одобрава без обзира на становиште подносиоца захтева.
5. Технички пријем се одобрава у принципу на неограничено време. Пријем може бити општи или ограничен.

6. Сагласност за врсту конструкције може се повући када безбедност, здравље или заштита животне средине више нису загарантовани приликом саобраћаја железничких возила која је требало да буду или треба да буду изграђена у складу са том врстом конструкције.
7. Уврштавање у саобраћај се може повући у следећим случајевима:
  - а) када железничко возило више не испуњава прописе о конструкцији из Прилога Јединствених правила АРТУ, посебне услове о пријему према члану 7, тачка 2. односно 3, или прописе о конструкцији и опреми из Прилога RID-у и ако ималац не поступа у складу са захтевима надлежних органа за отклањање недостатака у прописаном року;
  - б) када обавезе и услови који проистичу из ограниченог пријема према тачки 5. нису испуњени или испоштовани.
8. Само онај орган који је дао сагласност за врсту конструкције или је одобрио уврштавање у саобраћај може да повуче ова одобрења.
9. Уврштавање у саобраћај се укида у следећим случајевима:
  - а) када није извршена техничка провера, прегледи, одржавање и сервисирање железничког возила како је то прописано у Прилозима Јединствених правила АРТУ, у посебним условима пријема применом члана 7, тачка 2 односно 3, или у прописима о конструкцији и опреми из Прилога RID-у;
  - б) када у случају тешког оштећења неког железничког возила није извршен налог надлежног органа да се возило достави на преглед;
  - ц) у случају непоштовања ових Јединствених правила и прописа наведених у Прилозима Јединствених правила АРТУ;
  - д) када надлежни орган донесе такву одлуку.
10. Уврштавање у саобраћај престаје да важи у случају искључивања железничког возила из саобраћаја. Надлежни орган који је одобрио уврштавање возила у саобраћај мора бити обавештен о његовом искључивању из саобраћаја.
11. У одсуству одредби у овим Јединственим правилима, на поступак техничког пријема примењује се унутрашње право државе – уговорне стране у којој је поднет захтев за технички пријем.

## **Члан 11. Сертификати**

1. Сагласност за врсту конструкције и уврштавање у саобраћај утврђују се одвојеним документима под следећим називима: »Сертификат о сагласности за врсту конструкције« и »Сертификат о уврштавању у саобраћај«.
2. У сертификату о сагласности за врсту конструкције морају бити презизно наведени следећи подаци:
  - а) произвођач те врсте конструкције железничког возила;
  - б) све техничке карактеристике које су неопходне за идентификацију врсте конструкције железничког возила;
  - ц) ако је потребно, посебни услови саобраћаја за ту врсту конструкције железничког возила и за она железничка возила која одговарају том типу конструкције.

3. У сертификату о уврштавању у саобраћај морају бити прецизно наведени следећи подаци:
  - а) ималац тог железничког возила;
  - б) све техничке карактеристике које су неопходне за идентификацију тог железничког возила; то се може урадити и позивом на сертификат о пријему врсте конструкције;
  - ц) ако је потребно, посебни услови за саобраћај железничког возила;
  - д) ако је потребно, период важења;
  - е) сервисирање железничког возила које је прописано у Прилозима Јединствених правила АРТУ, у посебним условима за пријем применом члана 7, тачка 2 односно тачка 3, или у прописима о конструкцији и опреми наведеним у прилозима RID-у као и остали технички прегледи елемената конструкције и одређене опреме возила.
4. Сертификати се морају штампати на најмање два језика од којих бар један мора бити неки од радних језика Организације.

### **Члан 12. Јединствени обрасци**

1. Организација прописује јединствене обрасце за »Сертификат о сагласности за врсту конструкције« и »Сертификат о уврштавању у саобраћај«. Комисија стручњака за техничка питања ће израдити и усвојити те обрасце.
2. Члан 35, тачка 1. и тач. 3. до 5. Конвенције примењују се по аналогiji.

### **Члан 13. Банка података**

1. Организација треба да формира и пусти у рад банку података о железничким возилима која су уврштена у међународни саобраћај.
2. Надлежни органи, или евентуално тела које ови органи овласте за одобравање уврштења железничког возила у саобраћај, треба одмах да доставе Организацији податке који су неопходни за потребе ових Јединствених правила у вези са возилима уврштеним у међународни саобраћај. Комисија стручњака за техничка питања утврђује који подаци су неопходни. Само ти подаци се уносе у банку података. У сваком случају, Организацији треба доставити податке о искључивању из саобраћаја, званичном искључивању, повлачењу уврштавања у саобраћај и о изменама возила које одступају од одобрене врсте конструкције.
3. Подаци који су унети у банку података сматраће се само за доказ о техничком пријему железничког возила.
4. Унете податке могу користити:
  - а) државе – уговорне стране;
  - б) железничка предузећа која учествују у међународном саобраћају чије се седиште налази у некој од држава – уговорних страна;

- ц) управљачи инфраструктуре чије се седиште налази у оној држави – уговорној страни на чијој се инфраструктури одвија међународни саобраћај;
  - д) произвођачи железничких возила, за оно што се односи на њихова возила;
  - е) имаоци железничких возила, за оно што се односи на њихова возила;
5. Подаци којима имаоци права наведени у тачки 4 могу да приступе као и услови приступа, биће прецизирани у једном Прилогу ових Јединствених правила. Тај Прилог ће представљати саставни део ових Јединствених правила. О садржају овог Прилога одлучиваће Ревизиона комисија у складу са поступком предвиђеним у чл. 16, 17 и 33, тачка 4 Конвенције.

#### **Члан 14. Натписи и ознаке**

1. Железничко возило које је уврштено у саобраћај мора имати:
  - а) ознаку која јасно потврђује да је возило уврштено у међународни саобраћај у складу са овим Јединствених правилима, и
  - б) остале натписе и ознаке прописане у Прилозима Јединствених правила АРТУ.
2. Комисија стручњака за техничка питања утврђује ознаку предвиђену у тачком 1, по
  - а) као и прелазне рокове током којих железничка возила која су уврштена у међународни саобраћај могу носити натписе и ознаке који одступају од оних предвиђених у тачки 1.
3. Члан 35, тачка 1 и тач. 3. до 5. Конвенције, примењује се по аналогiji.

#### **Члан 15. Одржавање**

Железничка возила и остала железничка возна средства морају бити добро одржавана тако да њихово стање ни на који начин не утиче на безбедност саобраћаја и не угрожава животну средину или здравље људи током вожње или њиховог коришћења у међународном саобраћају. За те сврхе, железничка возила морају бити подвргнута сервисирању и операцијама одржавања прописаним у Прилозима Јединствених правила АРТУ, у посебним условима за уврштавање применом члана 7, тачка 2. односно 3, или у прописима о конструкцији и опреми наведеним у Прилогу RID-у.

#### **Члан 16. Несреће и тешка оштећења**

1. У случају несреће или тешког оштећења железничког возила, управљачи инфраструктуре, ако је потребно заједно са имаоцима и односним железничким предузећима, треба да:
  - а) одмах предузму мере неопходне за осигурање безбедности железничког саобраћаја, заштиту животне средине и здравље људи, и
  - б) утврде узроке несреће или тешког оштећења.

2. Тешким оштећењем железничког возила сматра се оно оштећење које се не може отклонити мањим захватом који би омогућио да возило буде уврштено у воз и да саобраћа на сопственим точковима без угрожавања саобраћаја.
3. О несрећама и тешким оштећењима одмах треба обавестити орган који је одобрио уврштавање возила у саобраћај. Тај орган може тражити да се оштећено возило, које је можда већ оправљено, достави на преглед како би се размотрила важност одобреног уврштења у саобраћај. Ако је потребно, поново ће бити спроведен поступак одобравања уврштења у саобраћај.
4. Надлежни органи држава – уговорних страна треба да обавесте Организацију о узроцима несреће и тешких оштећења у међународном саобраћају. На захтев неке од држава – уговорних страна, Комисија стручњака за техничка питања може да испита узроке тешких несрећа у међународном саобраћају да би евентуално унапредила прописе о конструкцији и саобраћају за железничка возна средства и возила који су наведени у Прилозима Јединствених правила АРТУ.

#### **Члан 17.**

#### **Искључивање из саобраћаја и одбијање возила**

Надлежни орган наведен у члану 5, неко друго железничко предузеће или управљач инфраструктуре не могу одбити или искључити из саобраћаја железничко возило ако су испоштована ова Јединствена правила, прописи из Прилога Јединствених правила АРТУ, посебни услови за уврштавање применом члана 7, тачка 2 односно 3, као и прописи о конструкцији и опреми из Прилога RID-а.

#### **Члан 18.**

#### **Непоштовање прописа**

1. Сагласно тачки 2 и члану 10, тачка 9, под ц), правне последице које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и прописа наведених у Прилозима Јединствених правила АРТУ регулишу се унутрашњим правом државе – уговорне стране чији је надлежни орган одобрио уврштавање у саобраћај, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.
2. Последице у области грађанског и кривичног права које проистекну из непоштовања ових Јединствених правила и прописа из Прилога Јединствених правила АРТУ регулишу се, што се тиче инфраструктуре, унутрашњим правом државе – уговорне стране у којој управљач инфраструктуре има седиште, укључујући и правила која се односе на сукоб закона.

#### **Члан 19.**

#### **Спорови**

Две или више држава – уговорних страна које су у спору који се тиче техничког пријема железничких возних средстава и возила која су намењена за употребу у међународном саобраћају, могу изнети спор пред Комисију стручњака за техничка питања, ако не могу да га реше у директном разговору. Ови спорови могу такође бити изнети пред арбитражни суд, у складу са поступком наведеним у Делу V Конвенције.

....