1986. évi 2. törvényerejű rendelet

a Bernben az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről [1]

(A Magyar Népköztársaság megerősítő okiratának letétbe helyezése a Svájci Államszövetség Kormányánál, Bernben, az 1982. évi január hó 14. napján megtörtént.)

1. § A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa e törvényerejű rendelettel kihirdeti

– a Bernben 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt (COTIF);

– a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) előjogairól és mentességeiről szóló Jegyzőkönyvet;

– a Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozási Egyezményre (CIV) vonatkozó, az Egyezmény (COTIF) A Függelékét képező egységes Szabályokat (CIV Egységes Szabályok);

– a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezményre (CIM) vonatkozó, az Egyezmény (COTIF) B Függelékét képező Egységes Szabályokat (CIM Egységes Szabályok).

2. § Az Egyezmény, a Jegyzőkönyv, a CIV és CIM Egységes Szabályok hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

„Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) [2]

A szerződő felek

az 1970. február 7-én Bernben aláírt és a Vasúti Árufuvarozásról szóló Nemzetközi Egyezmény (CIM) 69. Cikk 1. § és a Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozásról szóló Nemzetközi Egyezmény (CIV) 64. Cikk 1. §, valamint az 1966. február 26-án aláírt és a vasútnak az utasok halála vagy megsérülése esetén fennálló felelősségéről szóló (CIV) Pótegyezmény 27. Cikke alkalmazásaként egybegyűltek és

– meggyőződve egy nemzetközi szervezet hasznosságáról és

– felismerve annak szükségességét, hogy a fuvarjogi szabályok a gazdasági és műszaki követelményekhez képest alakuljanak,

megállapodtak a következőkben:

I. Cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Államközi Szervezet

1. § Ennek az Egyezménynek a részesei, mint tagállamok, megalapítják a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezetet (OTIF) (a továbbiakban: Szervezet).

1 Kihirdetve: 1986. II. 24.
2 Módosította: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk.

2. § A Szervezet székhelye Bernben van. A Közgyűlés dönthet a székhely más tagállamba való áthelyezéséről.

3. § A Szervezet jogi személy. Így – különösen – szerződéseket köthet, ingó és ingatlan vagyont szerezhet és azt elidegenítheti, valamint peres eljárásban félként szerepelhet.

4. § A Szervezet, annak alkalmazottai, az általa meghívott szakértők és a tagállamok képviselői – az Egyezményhez csatolt, a Szervezet kiváltságairól és mentességéről szóló jegyzőkönyvben meghatározott feltételek szerint – élvezik mindazokat a kiváltságokat és mentességeket, amelyek feladatuk teljesítéséhez szükségesek.

5. § A Szervezet és a székhelye szerinti állam közötti viszonyt székhely-megállapodás szabályozza.

6. § A Szervezet munkanyelve az angol, a francia és a német. A Közgyűlés más munkanyelvek bevezetéséről is dönthet.

2. cikk

A Szervezet célja

1. § A Szervezet célja a nemzetközi vasúti fuvarozás előmozdítása, fejlesztése és megkönnyítése minden szempontból, különösen az alábbiakkal:

a) egységes jogrendszer kialakítása az alábbi jogterületeken:

1. szerződések a nemzetközi vasúti személy- és árufuvarozásra vonatkozóan, beleértve a vasúti fuvarozás kiegészítéseként más szállítóeszközzel ugyanazon szerződés alapján végzett fuvarozást is;
2. szerződések a nemzetközi vasúti fuvarozásban szállítóeszközként alkalmazott járművek használatára vonatkozóan;
3. szerződések az infrastruktúra használatára a nemzetközi vasúti fuvarozásban;
4. veszélyes áruk fuvarozása nemzetközi vasúti forgalomban;

b) a különleges közérdeket figyelembe véve, a nemzetközi vasúti forgalomban a határátkeléseknél fennálló akadályok – a lehető legrövidebb időn belül történő – elhárításának elősegítése, amennyiben az akadályok elhárítása a tagállamok hatáskörébe tartozik;

c) a vasutak kölcsönös átjárhatósága és műszaki harmonizációja kiteljesítésének elősegítése műszaki szabványok érvényesítésével és egységes műszaki előírások elfogadásával;

d) a nemzetközi forgalomra szánt vasúti gördülőállomány műszaki vizsgálatára vonatkozó egységes eljárás kidolgozása;

e) a Szervezetben elfogadott szabályok és ajánlások alkalmazásának figyelemmel kísérése;

f) az *a)–e)* pontban említett egységes jogrendszer, szabályok és eljárások továbbfejlesztése, figyelemmel a jogi, gazdasági és műszaki fejlődésre.

2. § A Szervezetnek jogában áll:

a) az 1. §-ban kitűzött célok elérése érdekében más egységes jogrendszert kidolgozni;

b) olyan keretet kialakítani, amelyben a tagállamok kidolgozhatnak más nemzetközi egyezményeket, azzal a céllal, hogy előmozdítsák, fejlesszék és megkönnyítsék a nemzetközi vasúti forgalmat.

3. cikk

Nemzetközi együttműködés

1. § A tagállamok elvi kötelezettséget vállalnak arra, hogy erősítik a Szervezet keretében nemzetközi együttműködésüket a vasúti közlekedés területén, ezáltal is következetes együttműködést biztosítva a 2. és a 4. cikkben a Szervezetre rótt feladatok teljesítésében. A fenti cél elérése érdekében a tagállamok megtesznek minden szükséges és hasznos intézkedést annak érdekében, hogy azok az érvényben levő, nemzetközi sokoldalú konvenciók és megállapodások, amelyeknek ők szerződő felei, váljanak alkalmassá arra, hogy kiterjedjenek a nemzetközi vasúti együttműködés területére, és adjanak más kormányközi és civil szervezeteknek hatáskört a Szervezet feladataihoz hasonló feladatok ellátására.

2. § Az 1. §-ból adódó kötelezettségek azoknak a tagállamoknak az esetében, amelyek egyben az Európai Közösségeknek is tagjai, illetve az Európai Gazdasági Térségről szóló Egyezménynek is részesei, nem érintik azokat a kötelezettségeket, amelyek a tagállamokat mint az Európai Közösségek tagjait vagy mint az Európai Gazdasági Térségről szóló Egyezmény részeseit terhelik.

4. cikk

Hatáskörök átvállalása és átadása

1. § A Szervezet a Közgyűlés döntése alapján átvállalhat – a 2. cikkben meghatározott céloknak megfelelő – olyan hatásköröket, forrásokat és kötelezettségeket, amelyeket más kormányközi szervezetek adnak át neki a velük kötött egyezmények keretében.

2. § A Szervezet a Közgyűlés döntése alapján hatásköröket, forrásokat és kötelezettségeket adhat át más kormányközi szervezeteknek, az azokkal kötött egyezmények keretében.

3. § A Szervezet az Intéző Bizottság jóváhagyásával átvállalhat a céljával összhangban levő olyan közigazgatási feladatokat, amelyekkel valamelyik tagállam bízza meg. A Szervezet olyan költségeit, amelyek e feladat teljesítéséből erednek, az adott tagállam viseli.

5. cikk

A tagállamok különleges kötelezettségei

1. § A tagállamok megállapodnak abban, hogy megtesznek minden szükséges intézkedést a nemzetközi vasúti forgalom könnyítése és gyorsítása érdekében. E célból minden tagállam a lehetőségei szerint vállalja, hogy:

a) kiiktatja a fölösleges eljárásokat,

b) egyszerűsíti és egységesíti a már korábban előírt alakiságokat,

c) egyszerűsíti az ellenőrzést a határátkelésnél.

2. § A nemzetközi vasúti forgalom könnyítése és fejlesztése céljából a tagállamok vállalják, hogy a legnagyobb egységességre törekednek a vasúti gördülőállományra, a vasúti alkalmazottakra, a vasúti infrastruktúrára és a kiegészítő szolgáltatásokra vonatkozó szabályozások, szabványok, eljárások és szervezési módszerek tekintetében.

3. § A tagállamok megállapodnak abban, hogy elősegítik a nemzetközi vasúti forgalom optimalizálását szolgáló megállapodások létesítését az infrastruktúra-üzemeltetők között.

6. cikk

Egységes szabályok

1. § Amennyiben a 42. cikk 1. §-ának első mondata értelmében nem tettek nyilatkozatot, a nemzetközi vasúti forgalomra és a vasúti berendezések nemzetközi forgalomban való engedélyezésére az alábbi szabályok érvényesek:

a) A Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV), amely az Egyezmény A Függeléke,

b) A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM), amely az Egyezmény B Függeléke,

c) A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID), amely az Egyezmény C Függeléke,

d) Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre (CUV), amely az Egyezmény D Függeléke,

e) Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre (CUI), amely az Egyezmény E Függeléke,

f) Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járművekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására (APTU), amely az Egyezmény F Függeléke,

g) Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére (ATMF), amely az Egyezmény G Függeléke,

h) egyéb egységes jogi szabályozások, amelyeket a Szervezet a 2. cikk 2. §-ának *a)* pontja értelmében dolgozott ki, és amelyek szintén az Egyezmény Függelékeit képezik.

2. § Az Egységes Szabályok, a Szabályzat és az 1. §-ban említett egyéb szabályozások, mellékleteikkel együtt az Egyezmény szerves részét képezik.

7. cikk

Az „Egyezmény” kifejezés meghatározása

Az alábbi rendelkezésekben az „Egyezmény” kifejezés a tulajdonképpeni Egyezményt, továbbá az 1. cikk 4. §-ában megjelölt jegyzőkönyvet, a 6. cikkben felsorolt Függelékeket, valamint azok mellékleteit jelenti.

II. Cím

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

8. cikk

Nemzeti jog

1. § Az Egyezmény értelmezése és alkalmazása során figyelembe kell venni annak nemzetközi jogi jellegét és az egységesség kialakításának a szükségességét.

2. § Ha az Egyezmény valamely kérdésre vonatkozóan nem tartalmaz rendelkezéseket, a nemzeti jog alkalmazandó.

3. § A „nemzeti jog” annak az államnak a jogát jelenti – beleértve a kollíziós szabályokat is –, amelyben a jogosult a jogait érvényesíti.

9. cikk

Elszámolási egység

1. § A Függelékekben hivatkozott elszámolási egység a Nemzetközi Valuta Alap által meghatározott különleges lehívási jog.

2. § Azok a tagállamok, amelyek tagjai a Nemzetközi Valuta Alapnak, nemzeti pénznemüknek a különleges lehívási jogban kifejezett értékét a Nemzetközi Valuta Alap saját műveleteire és ügyleteire alkalmazott számítási módszerrel összhangban számítják ki.

3. § Az olyan tagállamok, amelyek nem tagjai a Nemzetközi Valuta Alapnak, nemzeti pénznemüknek a különleges lehívási jogban kifejezett értékét az általuk meghatározott módon számítják ki. Ennek a számításnak azonban a nemzeti pénznemben olyan reálértéket kell kifejeznie, amely a lehető legjobban megközelíti azt az értéket, amely a 2. § alkalmazása esetén adódna.

4. § Olyan tagállamok esetében, amelyek nem tagjai a Nemzetközi Valuta Alapnak és amelyeknek a jogszabályai nem engedik meg a 2. § vagy a 3. § alkalmazását, a Függelékekben hivatkozott elszámolási egység három aranyfrankkal tekintendő egyenlőnek. Az aranyfranknak 10/31 gramm tömegű és 0,900 finomságú aranyból kell lennie. Az aranyfrank átváltásának a nemzeti pénznemben olyan reálértéket kell kifejeznie, amely a lehető legjobban megközelíti azt az értéket, amely a 2. § alkalmazása esetén adódna.

5. § Az Egyezmény hatálybalépését követő három hónapon belül, és ezt követően minden esetben, amikor a számítási módszerekben vagy a nemzeti pénznemben az elszámolási egységhez viszonyítva változás áll be, a tagállamok közlik a Főtitkárral a 3. § szerinti számítási módszerüket, illetve a 4. § szerinti átváltás eredményét. A Főtitkár a fenti közléseket a többi tagállamok tudomására hozza.

6. § Az elszámolási egységben kifejezett összeget annak az államnak a nemzeti pénznemére kell átszámítani, amelynek a bírósága eljár. Az átszámolás a bírósági döntés napján vagy a felek által megállapított napon az adott pénznemre érvényes árfolyamon történik.

10. cikk

Kiegészítő határozmányok

1. § Két vagy több tagállam, vagy két vagy több vasút a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok végrehajtása céljából kiegészítő határozmányokban állapodhat meg, az Egységes Szabályoktól azonban nem térhetnek el.

2. § Az 1. §-ban említett kiegészítő határozmányokat az egyes államok jogszabályai és előírásai által megkövetelt formában kell közzé tenni és hatályba léptetni. A tagállamok a Szervezet Főtitkárát értesítik kiegészítő határozmányokról és azok hatályba léptetéséről. A Főtitkár ezeket a többi tagállam tudomására hozza.

11. cikk

Biztosíték

A CIV Egységes Szabályok, a CIM Egységes Szabályok, a CUV Egységes Szabályok és a CUI Egységes Szabályok alapján indult eljárásokban nem követelhető biztosíték a költségek fedezetére.

12. cikk

A bírósági határozatok végrehajtása. Foglalás.

1. § Ha az Egyezmény szerint eljárásra jogosult bíróság által – tárgyaláson vagy a fél távolmaradásával – hozott ítélet az e bíróság által alkalmazott jogszabályok szerint végrehajthatóvá vált, végrehajtható minden egyes tagállamban, amelyben a végrehajtást foganatosítani kell, feltéve, hogy az ott előírt alakiságokat teljesítették. Az ítélet tartalma érdemben nem vizsgálható felül. E rendelkezések vonatkoznak a bírósági egyezségekre is.

2. § Az 1. § nem érvényes a csak ideiglenesen végrehajtható ítéletekre és a kártérítésre, elmarasztalásra, amelyben a felperest pervesztesége esetében a költségeken felül marasztalják.

3. § Ha valamely fuvarozónak a CIV Egységes Szabályok, vagy a CIM Egységes Szabályok hatálya alá eső fuvarozásból keletkezett követelése olyan másik fuvarozóval szemben áll fenn, aki nem ugyanannak a tagállamnak a joghatósága alá tartozik, a követelés csak annak a tagállamnak a bírósága által hozott ítélet alapján hajtható végre, amelynek a joghatósága alá a hitelező fuvarozó tartozik.

4. § A CUV Egységes Szabályok, vagy a CUI Egységes Szabályok hatálya alá eső szerződésből keletkezett követelések csak annak a tagállamnak a bírósága által hozott ítélet alapján hajthatók végre, amelynek a joghatósága alá a hitelező fuvarozó vállalat tartozik.

5. § A vasúti járművek más területen, mint amelyben az üzembentartó székhelye van, csak a székhely szerinti tagállamnak a bírósága által hozott ítélet alapján foglalhatók le. „Üzembentartó” alatt értendő az, aki a vasúti kocsit, mint szállítóeszközt, tartósan, gazdasági céllal üzemelteti, akár a tulajdonosa, akárcsak rendelkezési joga van felette.

III. Cím

FELÉPÍTÉS ÉS TEVÉKENYSÉG

13. cikk

Szervek

1. § A Szervezet működését a következő szervek útján biztosítják:
a) Közgyűlés,
b) Intéző Bizottság,
c) Felülvizsgáló Bizottság,
d) Veszélyes Áruk Fuvarozási Szakértő Bizottsága (RID Szakértő Bizottság)
e) Vasúti Fejlesztési Bizottság,
f) Műszaki Szakértői Bizottság,
g) Főtitkár.

2. § A Közgyűlés meghatározott feladatok teljesítése érdekében dönthet más – ideiglenes – bizottságok létrehozásáról.

3. § A Közgyűlés és az 1. §-ban *c)–f)*–ig felsorolt Bizottságok határozatképességének a megállapítása során a szavazati joggal nem rendelkező államokat (14. cikk 5. §, 26. cikk 7. §, 40. cikk 4. §) nem lehet figyelembe venni.

4. § A Közgyűlés elnökének, az Intéző Bizottság elnökének, valamint a Főtitkárnak elvileg külön tagállam állampolgárának kell lennie.

14. cikk

Közgyűlés

1. § A Közgyűlés az összes tagállam képviselőiből áll.

2. § A Közgyűlés:

a) megállapítja saját ügyrendjét;

b) megválasztja az Intéző Bizottság tagjait és – a tagokkal azonos számban – póttagjait, és kijelöli az Elnököt nyújtó tagállamot (15. cikk 1–3. §);

c) megválasztja a Főtitkárt (21. cikk 2. §);

d) irányelveket ad ki az Intéző Bizottság és a Főtitkár működésére vonatkozóan;

e) hatéves időszakokra megállapítja azt a legmagasabb összeget, amelyet a Szervezet kiadásai költségvetési időszakonként elérhetnek (25. cikk); ellenkező esetben irányelveket ad ki ezeknek a költségeknek a korlátozására, legfeljebb egy hatéves időszakra;

f) dönt a Szervezet székhelyének áthelyezéséről (1. cikk 2. §);

g) dönt más munkanyelvek bevezetéséről (1. cikk 6. §);

h) dönt új hatáskörök átvételéről (4. cikk 1. §), valamint hatáskörök átadásáról más kormányközi szervezet részére (4. cikk 2. §);

i) dönt – ha szükséges – meghatározott célra alakuló ideiglenes bizottságok létrehozásáról (13. cikk 2. §);

j) megvizsgálja, hogy egy adott tagállam magatartása hallgatólagos felmondásnak tekinthető-e (26. cikk 7. §);

k) dönt a könyvvizsgálatnak a székhelytől eltérő, más tagállam által történő végrehajtásáról (27. cikk 1. §);

l) dönt az Egyezmény módosítására vonatkozó javaslatokról (33. cikk 2. és 3. §);

m) dönt az elé terjesztett csatlakozási kérelmekről (37. cikk 4. §);

n) dönt valamely regionális gazdasági integrációs szervezet csatlakozásának feltételeiről (38. cikk 1. §);

o) dönt az elé terjesztett társulási kérelmekről (39. cikk 1. §);

p) dönt a Szervezet megszüntetéséről és jogköreinek esetleges átadásáról egy másik kormányközi szervezet részére (43. cikk);

q) dönt a napirendre tűzött egyéb kérdésekben.

3. § A Közgyűlést a Főtitkár háromévente, vagy a tagállamok egyharmadának a kérésére, vagy az Intéző Bizottság kérésére, vagy a 33. cikk 2. és 3. §-aiban, illetve a 37. cikk 4. §-ában meghatározott esetekben hívja össze. A napirend tervezetét az 1. § *a)* pontjában említett ügyrendben meghatározott módon, legkésőbb három hónappal az ülés megnyitása előtt a tagállamoknak megküldi.

4. § A Közgyűlés határozatképes (13. cikk 3. §), ha azon a tagállamok többsége képviselve van. Bármely tagállam másik tagállammal képviseltetheti magát; egy tagállam azonban egynél több tagállamot nem képviselhet.

5. § Ha a Közgyűlés az Egyezmény Függelékének a módosításáról dönt, nem szavazhatnak azok a tagállamok, amelyek a 42. cikk 1. §-ának az első mondata értelmében bejelentést tettek az adott Függelékre vonatkozóan.

6. § A Közgyűlés a szavazásban részt vevő tagállamok szavazatainak az egyszerű többségével hozza meg határozatait, kivéve a 2. § *e)*, *f)*, *g)*, *h)*, *l)* és *p)* pontjaiban, valamint a 34. cikk 6. §-ában foglaltakat, amelyekben kétharmados többség szükséges. A 2. § *l)* pontjában foglaltaknál a kétharmados többség azonban csak akkor szükséges, ha a módosító javaslat – a 9. cikk, a 27. cikk 2–10. §-ára, valamint az 1. cikk 4. §-ában említett jegyzőkönyvre vonatkozó módosítási javaslatokat kivéve – magára az Egyezményre vonatkozik.

7. § A Főtitkár a tagállamok többségének a beleegyezésével meghívhat

a) olyan államokat, amelyek nem tagjai a Szervezetnek,

b) a Szervezet tevékenységére vonatkozó kérdésekben kompetens vagy a napirendre tűzött kérdésekkel foglalkozó nemzetközi szervezeteket, illetve nemzetközi szövetségeket, melyek tanácskozási joggal vehetnek részt a Közgyűlés ülésein.

15. cikk

Intéző Bizottság

1. § Az Intéző Bizottság a tagállamok egyharmadának a képviselőiből áll.

2. § A Bizottság tagjait és minden tagnak a póttagját, valamint az elnökséget ellátó tagállamot három évre jelölik ki. A Bizottság összetételét – mindegyik időszakban – a méltányos földrajzi eloszlás figyelembevételével határozzák meg. Azt a póttagot, aki valamelyik hivatali időszakban a Bizottság tagjává vált, a következő időszakra a Bizottság tagjai közé kell választani.

3. § Ha a Bizottság tagja szabadságon van, vagy szavazati jogát felfüggesztik, vagy két egymást követő bizottsági ülésről hiányzik anélkül, hogy a 6. § értelmében helyettesítéséről gondoskodott volna, a Közgyűlés által kijelölt póttag helyettesíti az időszak hátralévő részében.

4. § A 3. §-ban említett esetet kivéve, egyetlen tagállam sem lehet a Bizottság tagja két egymást követő teljes időszakot meghaladóan.

5. § A Bizottság:

a) megállapítva saját ügyrendjét;

b) megköti a székhely-megállapodást;

c) megállapítja a Szervezet alkalmazottaira vonatkozó szabályzatot;

d) kinevezi a Szervezet vezető beosztású tisztségviselőit, a jelöltek alkalmassága és a méltányos földrajzi eloszlás figyelembevételével;

e) megalkotja a Szervezet pénzügyi és könyvviteli szabályzatát;

f) jóváhagyja a munkaprogramot, a költségvetést, valamint a Szervezet üzleti jelentését és zárszámadását;

g) a jóváhagyott zárszámadás alapján meghatározza – a 26. cikk szerint – a két előző naptári évre a tagállamok végleges hozzájárulását, valamint – a 26. cikk 5. §-a szerint – a tagállamok pénztári előleg-befizetési kötelezettségét a folyó évre és a következő naptári évre;

h) meghatározza a Szervezet minden tagállamra – vagy a csak egyes tagállamokra – vonatkozó hatáskörét, valamint ennek alapján a tagállamok által viselendő költségeket (26. cikk 4. §);

i) megállapítja a külön díjak összegét (26. cikk 11. §);

j) külön irányelveket határoz meg a könyvvizsgálatra vonatkozóan (27. cikk 1. §);

k) jóváhagyja, hogy a Szervezet átvállaljon közigazgatási feladatokat (4. cikk 3. §) és megállapítja az érintett tagállam ezzel kapcsolatos fizetési kötelezettségét;

l) a tagállamok tudomására hozza az üzleti jelentést, a zárszámadást, valamint döntéseit és ajánlásait;

m) beszámolót készít a tevékenységéről, javaslatot tesz a Bizottság új összetételére és ezeket megküldi a tagállamoknak, legkésőbb a Közgyűlés ülése előtt két hónappal, amely dönt a Bizottság összetételéről [14. cikk 2. § *b)* pont];

n) ellenőrzi a Főtitkár gazdálkodását;

o) őrködik a felett, hogy a Főtitkár az Egyezményt szakszerűen alkalmazza és a más szervek által hozott határozatokat végrehajtsa; továbbá e célból intézkedéseket hoz, amelyek az Egyezmény és az említett határozatok alkalmazását elősegíthetik;

p) megalapozott véleményt nyílvánít azokkal a – Szervezet tevékenységét érinthető – kérdésekkel kapcsolatban, amelyeket valamely tagállam vagy a Főtitkár terjeszt a Bizottság elé;

q) rendezi a Főtitkár letéteményesi funkciójával kapcsolatos vitát a tagállamok és a Főtitkár között (36. cikk 2. §);

r) dönt a tagság felfüggesztése iránti kérelmekről (40. cikk).

6. § A Bizottság határozatképes, ha tagjainak a kétharmada képviselve van. A tagok képviseltethetik magukat másik taggal, de egy tag nem képviselhet egynél több tagot.

7. § A Bizottság döntéseit a szavazás idején jelen levő vagy képviselt tagok többségi szavazatával hozza.

8. § Ha nem hoz ettől eltérő döntést, a Bizottság a Szervezet székhelyén tartja az üléseit; az ülések jegyzőkönyvét minden tagállamnak megküldi.

9. § A Bizottság elnöke:

a) a Bizottságot évente legalább egyszer összehívja, de össze kell hívnia legalább négy tag vagy a Főtitkár kérésére is;

b) a Bizottság tagjainak a napirend tervezetét megküldi;

c) a Bizottság ügyrendjében rögzített keretek között és feltételek szerint intézi a Bizottság két ülése között felmerülő sürgős kérdéseket;

d) aláírja az 5. § *b)* pontjában meghatározott székhely-megállapodást.

10. § A Bizottság a saját feladatkörébe tartozó ügyekben felhatalmazhatja az Elnököt meghatározott feladatok ellátására.

16. cikk

Egyéb bizottságok

1. § A 13. cikk 1. §-ának *c)–f)* pontjaiban és 2. §-ában említett Bizottságok elvben valamennyi tagállam képviselőiből állnak. Ha a Felülvizsgáló Bizottság, a RID Szakértő Bizottság vagy a Műszaki Szakértői Bizottság saját jogkörében tárgyal és határoz a Megállapodás Függelékeinek a módosításáról, azok a tagállamok, amelyek a 42. cikk 1. §-ának az első mondata értelmében az adott Függelékekre vonatkozóan bejelentést tettek, nem lehetnek tagjai a döntést hozó Bizottságnak.

2. § A Főtitkár összehívja a Bizottságokat akár saját kezdeményezésére, akár öt tagállam vagy az Intéző Bizottság kérésére. A Főtitkár a napirend tervezetét legkésőbb az ülés megnyitása előtt két hónappal megküldi a tagállamoknak.

3. § A tagállamok képviseltethetik magukat másik tagállammal; egy tagállam azonban kettőnél több másik tagállamot nem képviselhet.

4. § Mindegyik képviselt tagállamnak egy szavazata van. A javaslatot elfogadták, ha az „igen” szavazatok száma:

a) a szavazásban képviselt tagállamok számának legalább az egyharmadával egyenlő, és

b) nagyobb, mint a „nem” szavazatok száma.

5. § A Főtitkár – a tagállamok többségével egyetértésben – meghívhat:

a) olyan államokat, amelyek nem tagjai a Szervezetnek,

b) olyan tagállamokat, amelyek nem tagjai az adott Bizottságnak,

c) olyan nemzetközi szervezeteket, illetve szövetségeket, amelyek a Szervezet tevékenységével kapcsolatos kérdésekben kompetensek, vagy a napirenden szereplő kérdésekkel foglalkoznak.

A meghívottak a Bizottságok ülésein tanácskozási joggal vesznek részt.

6. § A Bizottságok az egyes ülésekre vagy egy meghatározott időre elnököt és egy vagy több alelnököt választanak.

7. § Az ülések a munkanyelveken folynak. Az üléseken az egyes munkanyelveken tartott felszólalások lényeges tartalmát lefordítják a többi munkanyelvre, a javaslatokat és a határozatokat azonban teljes egészében le kell fordítani.

8. § A jegyzőkönyvek az ülések összefoglalását tartalmazzák. A javaslatokat és a határozatokat teljes egészében rögzíteni kell. A határozatok tekintetében a francia szöveg az irányadó. A jegyzőkönyveket a tagállamoknak megküldik.

9. § A Bizottságok meghatározott kérdések tárgyalására munkacsoportokat hozhatnak létre.

10. § A Bizottságok saját maguk részére ügyrendet állapítanak meg.

17. cikk

Felülvizsgáló Bizottság

1. § A Felülvizsgáló Bizottság:
a) határoz a 33. cikk 4. §-a szerint az Egyezmény módosítására vonatkozó javaslatokról;
b) megvizsgálja a 33. cikk 2. §-a szerint azokat a javaslatokat, amelyeket a Közgyűlés elé terjesztenek.
2. § A Felülvizsgáló Bizottság határozatképes (13. cikk 3. §-a), ha a tagállamok egyharmada képviselve van.

18. cikk

A RID Szakértő Bizottság

1. § A RID Szakértő Bizottság a 33. cikk 5. §-a értelmében dönt az Egyezmény módosítására vonatkozó javaslatokról.
2. § A RID Szakértő Bizottság határozatképes (13. cikk 3. §), ha a tagállamok egyharmada képviselve van.

19. cikk

Vasúti Fejlesztési Bizottság

1. § A Vasúti Fejlesztési Bizottság:
a) határoz minden olyan kérdésben, amely a nemzetközi vasúti forgalomban a határátlépést elősegíti;
b) javaslatot tesz a vasúti forgalom elősegítését szolgáló szabványokra, módszerekre, eljárásokra és gyakorlati megoldásokra.
2. § A Vasúti Fejlesztési Bizottság határozatképes (13. cikk 3. §), ha a tagállamok egyharmada képviselve van.

20. cikk

Műszaki Szakértői Bizottság

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság:
a) az APTU Egységes Szabályok 5. cikkének megfelelően dönt a nemzetközi forgalomra szolgáló vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok engedélyezéséről;
b) az APTU Egységes Szabályok 6. cikkének megfelelően dönt a nemzetközi forgalomra szolgáló vasúti berendezések gyártására, működtetésére, karbantartására vagy azokkal kapcsolatos más eljárásokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról;
c) figyelemmel kíséri a nemzetközi forgalomra szolgáló vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások alkalmazását, és megvizsgálja fejlesztésüket, az APTU Egységes Szabályok 5. és 6. cikkeiben előírt eljárásoknak megfelelően történő engedélyezésük vagy elfogadásuk céljából;
d) dönt az Egyezmény módosítását célzó javaslatokról a 33. cikk 6. §-a alapján;
e) foglalkozik minden olyan egyéb üggyel, amellyel az APTU Egységes Szabályok vagy az ATMF Egységes Szabályok alapján megbízzák.

2. § A Műszaki Szakértői Bizottság határozatképes (13. cikk 3. §), ha – a 16. cikk 1. §-át figyelembe véve – a tagállamok fele jelen van. Ha az APTU Egységes Szabályok Mellékletére vonatkozó javaslatról döntenek, nem rendelkeznek szavazati joggal azok a tagállamok, amelyek arra a 35. cikk 4. §-a értelmében kifogást emelnek, vagy az APTU Egységes Szabályok 9. cikkének 1. §-a értelmében nyilatkozatot tettek.

3. § A Műszaki Szakértői Bizottságnak joga van akár engedélyezni a műszaki szabványokat, vagy elfogadni az egységes műszaki előírásokat, akár megtagadni engedélyezésüket, vagy elfogadásukat, de nem módosíthatja a szabványokat, illetve az előírásokat.

21. cikk

Főtitkár

1. § A Főtitkár a Szervezet titkársági funkcióit látja el.

2. § A Főtitkárt a Közgyűlés választja, három évre. A Főtitkár megbízatása – legfeljebb kétszer – újabb időszakra megújítható.

3. § A Főtitkár feladatai:

a) vállalja a letéteményes szerepét (36. cikk);

b) képviseli kifelé a Szervezetet;

c) eljuttatja a Közgyűlés és a Bizottságok határozatait a tagállamokhoz (34. cikk 1. §);

d) végrehajtja azokat a feladatokat, amelyekkel a Szervezet más szervei megbízták;

e) tárgyalásra előkészíti a tagállamoknak az Egyezmény módosítására vonatkozó javaslatait, adott esetben szakértő közreműködését kérheti;

f) összehívja a Közgyűlést vagy a Bizottságokat (14. cikk 3. §; 16. cikk 2. §);

g) megküldi – kellő időben – a tagállamoknak a különböző szervek üléseire szükséges okmányokat;

h) kidolgozza a Szervezet munkaprogramját, a költségvetés tervezetét és az üzleti jelentést, és jóváhagyásra az Intéző Bizottság elé terjeszti (25. cikk);

i) az elfogadott költségvetés keretei között kezeli a Szervezet pénzügyeit;

j) jószolgálatának felajánlásával megkísérli valamely érintett fél kérésére, hogy az Egyezmény magyarázatára vagy alkalmazására nézve felmerült vitákat a felek között rendezze;

k) véleményt nyilvánít az érdekelt felek kérelmére, az Egyezmény értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatos vitákban;

l) elvégzi az V. Címben foglaltak szerint rárótt feladatokat;

m) átveszi a tagállamok, a nemzetközi szervezetek és szövetségek, valamint a nemzetközi vasúti árufuvarozásban részt vevő vállalatok (fuvarozók, infrastruktúra-üzemeltetők stb.) – 16. cikk 5. §-a szerinti – közléseit és azokról – ha szükséges – írásban értesíti a többi tagállamot, nemzetközi szervezetet, szövetséget és vállalatot;

n) gyakorolja a Szervezet személyzeti igazgatói tisztjét;

o) megfelelő időben tájékoztatja a tagállamokat, ha a Szervezetnél valamely állás megüresedik;

p) naprakészen gondozza és kiadja a 24. cikkben említett vonaljegyzékeket.

4. § A Főtitkár maga is javaslatot tehet az Egyezmény módosítására.

22. cikk

A Szervezet alkalmazottai

A Szervezet alkalmazottainak a jogait és kötelességeit az Intéző Bizottság által a 15. cikk 5. §-ának *c)* pontja szerint megállapított, alkalmazottakra vonatkozó szabályzat rögzíti.

23. cikk

Hírlevél

1. § A Szervezet hírlevelet ad ki a hivatalos, valamint az Egyezmény alkalmazása céljából hasznos más közlések közzététele céljából.
2. § Az Egyezmény alapján a Főtitkár feladatát képező közlések – ha szükséges – adott esetben hírlevél formájában is megjelenhetnek.

24. cikk

Vonaljegyzék

1. § A CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok 1. cikkében említett tengeri és belvízi szolgáltatásokat, amelyeket a vasúti fuvarozási szerződés alapján, a vasúti fuvarozáshoz kapcsolódóan, a fuvarfeladat teljesítése érdekében igénybe vesznek, a következő jegyzékben kell feltüntetni:
a) a tengeri és belvízi szolgáltatások CIV jegyzéke,
b) a tengeri és belvízi szolgáltatások CIM jegyzéke.
2. § A tagállamoknak azokat a vasútvonalait, amelyekkel kapcsolatban, a CIV Egységes Szabályok 1. cikk 6. §-a vagy a CIM Egységes Szabályok 1. cikk 6. §-a szerint fenntartást jelentettek be, a fenntartásra utaló következő két jegyzékben kell feltüntetni:
a) CIV vasútvonalak jegyzéke,
b) CIM vasútvonalak jegyzéke.
3. § A tagállamoknak a Főtitkárhoz kell küldeniük az arra vonatkozó kéréseiket, hogy a hajóutakat vagy a vasútvonalakat az 1. és 2. §-ban említett jegyzékbe bevezesse, vagy azokból törölje. Az 1. §-ban említett tengeri és belvízi hajóutakat, amennyiben azok tagállamokat kötnek össze, csak e tagállamok egyetértésével vezethetik be; az ilyen hajóút törléséhez azonban elegendő e tagállamok egyikének a közlése is.
4. § A Főtitkár minden tagállamot írásban értesít valamely hajóút bevezetéséről vagy törléséről.
5. § Az 1. §-ban említett tengeri és belvízi hajóutakon és a 2. §-ban említett vasútvonalakon folyó szállítás attól a naptól számított egy hónap elteltével kerül az Egyezmény hatálya alá, amelyeken a Főtitkár a hajóút, illetve a vasútvonal bevezetését írásban közölte. A hajóút vagy a vasútvonal a Főtitkárnak a törlésről szóló közlése napjától számított egy hónap elteltével szűnik meg az Egyezmény hatálya alá tartozni, kivéve a folyamatban lévő fuvarozásokat, amelyeket az Egyezmény szerint kell befejezni.

IV. Cím

PÉNZÜGYEK

25. cikk

Munkaprogram. Költségvetés. Zárszámadás. Üzleti jelentés

1. § A Szervezet munkaprogramja, a költségvetés és a zárszámadás kétéves időszakra vonatkozik.

2. § A Szervezet legalább kétévente üzleti jelentést készít.

3. § Az Intéző Bizottság az egyes költségvetési időszakokra a Főtitkár javaslata alapján hagyja jóvá a Szervezet kiadásait.

26. cikk

A kiadások finanszírozása

1. § A Szervezet más bevételekből nem fedezett kiadásait a tagállamok viselik, a 2. és 4. §-ok kivételével kétötöd részben az Egyesült Nemzetek Szövetségének befizetés-elosztási rendszerét szabályozó szorzó alapján, és háromötöd részben a 24. cikk 1. §-a szerint bejegyzett vasúti infrastruktúra teljes hosszából, valamint a tengeri és belvízi hajóutakból való részesedésük arányában. A tengeri és a belvízi hajóutak hosszúságának azonban csak a fele vehető figyelembe.

2. § Amennyiben egy tagállam a CIV Egységes Szabályok 1. cikkének 6. §-a, vagy a CIM Egységes Szabályok 1. cikkének 6. §-a szerint fenntartást jelentett be, az 1. §-ban megfogalmazott teherviselési kötelezettséget az alábbiak szerint kell alkalmazni:

a) a tagállam területén található teljes vasúti infrastruktúra helyett csak a 24. cikk 2. §-ának megfelelően bejegyzett vasútvonalak hosszát veszik figyelembe;

b) az ENSZ rendszer szerint számítandó hozzájárulást a 24. cikk 1. és 2. §-ának megfelelően bejegyzett vonalak hosszának és az adott tagállam területén található teljes vasúti infrastruktúra, valamint a 24. cikk 1. §-ának megfelelően bejegyzett vonalak hosszának arányában számítják ki; de a hozzájárulás nem lehet kevesebb 0,01%-nál.

3. § Minden tagállam az összes hozzájárulás legalább 0,25%-át és legfeljebb 15%-át köteles viselni.

4. § Az Intéző Bizottság meghatározza a Szervezet hatásköreit:

a) amelyek minden tagállamot egyformán érintenek, és amelyek költségeihez az 1. §-ban meghatározott módon kötelesek hozzájárulni;

b) amelyek csak egyes tagállamokat érintenek, és amelyek költségeit az érintett tagállamok azonos módon kötelesek fedezni.

A 3. §-t megfelelően kell alkalmazni. Ezek a rendelkezések nem érintik a 4. cikk 3. §-át.

5. § A tagállamok a Szervezet költségeinek fedezéséhez a hozzájárulásukat kincstári előlegként legkésőbb a költségvetési időszakot képező két év mindegyikének október 31. napjáig, két részletben fizetik be. A kincstári előleg mértékét az előző két év véglegesen rögzített befizetései alapján határozzák meg.

6. § A Főtitkár az üzleti jelentéssel és a zárszámadással egy időben közli a tagállamokkal a két előző naptári évre vonatkozó végleges hozzájárulásuk összegét, valamint a két elkövetkező naptári évre vonatkozó kincstári előleg összegét.

7. § A Főtitkár által a 6. § értelmében tett közlés évének december 31. napját követően, az előző két naptári évre esedékes összegek után évi öt százalék kamatot számolnak. Amennyiben valamely tagállam a fenti időpontot követő egy éven belül nem fizeti meg a hozzájárulását, szavazati jogát mindaddig felfüggesztik, amíg a fizetési kötelezettségének nem tesz eleget. További két év eltelte után a Közgyűlés megvizsgálja, hogy a tagállam magatartása tekinthető-e az Egyezmény hallgatólagos felmondásának és szükség esetén meghatározza azt az időpontot is, amikor a felmondás hatályba lép.

8. § A lejárt összegek megfizetésének kötelezettsége a 7. § vagy a 41. cikk értelmében történő felmondás esetén, továbbá a szavazati jog gyakorlásának a felfüggesztése esetén [40. cikk 4. § *b)* pont] is fennmarad.

9. § A ki nem fizetett összegeket a Szervezet saját forrásaiból fedezi.

10. § Az a tagállam, amely az Egyezményt felmondta, csak tartozásának megfizetése esetén csatlakozhat újra.

11. § A Szervezet külön díjat szed a 21. cikk 3. §-ának a *j)–l)*-ig terjedő pontjaiban említett tevékenységekből eredő külön költségek fedezésére. A 21. cikk 3. §-ának *j)* és *k)* pontjában említett tevékenységekkel kapcsolatos külön díjak összegét az Intéző Bizottság állapítja meg a Főtitkár javaslata alapján; a 21. cikk 3. §-ának *l)* pontjában említett esetben a 31. cikk 3. §-át alkalmazzák.

27. cikk

Könyvvizsgálat

1. § Ha a Közgyűlés a 14. cikk 2. §-ának *k)* pontja értelmében nem rendelkezik ezzel ellentétesen, a könyvvizsgálatot a jelen cikkben megfogalmazott szabályok szerint a székhely szerinti tagállam végzi, figyelembe véve az Intéző Bizottság által a Szervezet Pénzügyi és Számviteli Szabályzatának [15. cikk 2. § *e)* pont] megfelelően hozott külön irányelveket.

2. § A könyvvizsgáló ellenőrzi a Szervezet könyvvitelét, beleértve a kezelt vagyont és a külön számlákat, amennyiben szükségesnek tartja, hogy meggyőződjék az alábbiakról:

a) a pénzügyi bizonylatok megfelelnek-e a Szervezet könyveinek és könyvviteli bejegyzéseinek;

b) a szabályoknak és az előírásoknak, valamint a költségvetési rendelkezéseknek és a Szervezet által alkalmazott irányelveknek megfelelően hajtották-e végre azokat a pénzügyi műveleteket, amelyekre a bizonylatok vonatkoznak;

c) a bankba vagy a pénztárba letétbe helyezett értékeket és készpénzt a letéteményesektől kapott közvetlen bizonylatok alapján megvizsgálták-e, vagy ténylegesen megszámolták-e;

d) a belső ellenőrzés, beleértve a belső számviteli vizsgálatot, megfelelő-e;

e) az aktívumnak és passzívumnak minden elemét, valamint minden többletet és hiányt kielégítőnek minősíthető eljárás szerint könyvelnek-e.

3. § Csak a könyvvizsgáló jogosult a Főtitkár által szolgáltatott igazolásokat és az azokat alátámasztó dokumentumokat egészben vagy részben elfogadni. Amennyiben célszerűnek tartja, a pénzügyi műveletekre, a készletekre és a felszerelésekre vonatkozó bármely bizonylatot behatóan megvizsgálhat és ellenőrizhet.

4. § A könyvvizsgáló mindenkor szabadon hozzájuthat minden könyvhöz, irathoz, könyvelési bizonylathoz és egyéb információhoz, amelyre véleménye szerint szüksége van.

5. § A könyvvizsgáló nem jogosult az elszámolások egyes tételeinek az elutasítására, azonban késedelem nélkül felhívja a Főtitkár figyelmét minden olyan műveletre, amelynek helyessége vagy célszerűsége számára vitathatónak tűnik, hogy így a Főtitkár a szükséges intézkedéseket megtehesse.

6. § A könyvvizsgáló a pénzügyi bizonylatokat a következő szavakkal erősíti meg és írja alá: „A Szervezet pénzügyi bizonylatait az ..... év, december 31-ével végződő költségvetési időszakra nézve megvizsgáltam. A vizsgálat magába foglalta a könyvelési módszerek általános elemzését és a könyvelési bizonylatok és más igazolások ellenőrzését, amelyeket a körülmények szükségessé tettek.” Adott esetben a megerősítés tartalmazza, hogy:

a) a pénzügyi bizonylatok az adott időszak végén a pénzügyi helyzetet, valamint az ezen időszak folyamán végrehajtott műveletek eredményét kielégítő módon tükrözik;

b) a pénzügyi bizonylatokat az említett könyvelési elveknek megfelelően készítették el;

c) a pénzügyi alapelveket a megelőző költségvetési időszak során elfogadott eljárásoknak megfelelően alkalmazták;

d) a pénzügyi műveleteket a Szervezet szabályaival és előírásaival, a költségvetési rendelkezésekkel és az egyéb irányelvekkel összhangban hajtották végre.

7. § A könyvvizsgáló a pénzügyi műveletekről készített jelentésében kitér:

a) az általa végzett könyvvizsgálat természetére és mértékére;

b) az elszámolások teljességére és pontosságára vonatkozó elemekre, szükség esetén beleértve:

1. az elszámolások helyes értelmezéséhez és értékeléséhez szükséges tájékoztatást;
2. azokat az összegeket, amelyeket be kellett volna szedni, de amelyek az elszámolásokban nem szerepelnek;
3. minden összeget, amely rendes vagy feltételes kiadási kötelezettség tárgya volt, és amelyet nem könyveltek, vagy amelyet a pénzügyi bizonylatokban nem vettek figyelembe;
4. azokat a kiadásokat, amelyekre nem mutattak be megfelelő bizonylatot;
5. nyilatkozatot arról, hogy a könyveket megfelelően vezetik-e; kiemelve azokat az eseteket, amikor a pénzügyi kimutatások vezetése az általánosságban elismert és egyöntetűen alkalmazott könyvelési elvektől eltér;

c) más kérdésekre, amelyekre az Intéző Bizottság figyelmét fel kell hívni, mint például:

1. csalás vagy feltételezhető csalás;
2. a Szervezet pénzalapjának vagy más eszközeinek pazarlása vagy megengedhetetlen felhasználása (akkor is, ha az ilyen műveletekre vonatkozó elszámolásokat rendben vezették);
3. olyan kiadások, amelyek a Szervezetre utóbb jelentős költségeket róhatnak;
4. a bevételek és kiadások vagy a készletek és felszerelések ellenőrzési rendszerének általános vagy eseti hiányosságai;
5. azok a kiadások, amelyek az Intéző Bizottság szándékainak nem felelnek meg, figyelembe véve a tervezett költségvetésen belüli, szabályosan jóváhagyott átcsoportosításokat;
6. költségvetési keret túllépések, figyelembe véve a tervezett költségvetésen belüli, szabályosan jóváhagyott átcsoportosítások miatti változásokat;
7. olyan kiadások, amelyek nem felelnek meg a vonatkozó jóváhagyásoknak;

d) a készletekre és felszerelésekre vonatkozó olyan elszámolások pontosságára vagy pontatlanságára, amelyeket a leltárfelvétel és a könyvek vizsgálata alapján végeztek.

Ezen túlmenően a jelentés utal olyan műveletekre is, amelyeket egy korábbi költségvetési időszakban végeztek, de amelyekre vonatkozóan új információk állnak rendelkezésre, vagy olyan műveletekre, amelyekre egy későbbi költségvetési időszak során kerül sor, de amelyekre vonatkozóan az Intéző Bizottság tájékoztatása előzetesen is kívánatos.

8. § A könyvvizsgáló nem gyakorolhat kritikát a jelentésében anélkül, hogy a Főtitkár előzetesen lehetőséget kapott volna a magyarázatra.

9. § A könyvvizsgáló közli az Intéző Bizottsággal és a Főtitkárral a könyvvizsgálat eredményét. Ezenkívül minden olyan észrevételt megtehet, amelyet a Főtitkár pénzügyi jelentésével kapcsolatosan helyénvalónak talál.

10. § Amennyiben a könyvvizsgáló csak összefoglaló vizsgálatot végzett, vagy nem kapott megfelelő dokumentációt, köteles ezt megerősítésében és jelentésében megemlíteni, és ennek indokait, valamint a pénzügyi helyzetre és a könyvelt pénzügyi műveletekre gyakorolt következményeket egyenként kifejteni.

V. Cím

VÁLASZTOTTBÍRÁSKODÁS

28. cikk

Hatáskör

1. § A tagállamok között az Egyezmény értelmezésére és alkalmazására, továbbá a tagállamok és a Szervezet között az előjogokról és mentességről szóló jegyzőkönyv értelmezésére és alkalmazására vonatkozó vitákat valamelyik fél kérésére választottbíróság elé lehet terjeszteni. A választottbíróság összetételét és a választottbírósági eljárást a felek szabadon határozzák meg.

2. § Az Egyezmény értelmezéséből és más, a Szervezet által a 2. cikk 2. §-ának értelmében kidolgozott egyezmények értelmezéséből vagy alkalmazásából adódó viták – ha azokat nem lehetett megegyezéssel elintézni, vagy nem kerültek rendes bíróság elé – az érintett felek közötti megállapodással választottbíróság elé terjeszthetők. A 29–32. cikkek rendelkezéseit kell alkalmazni a választottbíróság összetételére és a választottbírósági eljárásra.

3. § Bármely tagállam az Egyezményhez való csatlakozási kérelem beadásakor fenntarthatja magának a jogot, hogy az 1. és 2. § rendelkezéseit egészben vagy részben ne alkalmazza.

4. § Bármely tagállam, amely a 3. § szerinti fenntartást tett, a letéteményeshez intézett nyilatkozattal bármikor visszavonhatja azt. A visszavonás azt a napot követő egy hónappal lép hatályba, amelyen a letéteményes Kormány arról a tagállamokat értesítette.

29. cikk

Választottbírósági megállapodás. Választottbírósági iroda

A Felek választottbírósági megállapodást kötnek, amely különösen a következőket tartalmazza:

a) a vita tárgyát,

b) a választottbíróság összetételét és a választottbíró vagy a választottbírák kijelölésére megállapított határidőt,

c) a választottbíróság székhelyeként meghatározott helységet.

A választottbírósági megállapodást közölni kell a Főtitkárral, aki ellátja a választottbírósági iroda teendőit.

30. cikk

Választottbírák

1. § A Főtitkár elkészíti a választottbírák jegyzékét és azt folyamatosan vezeti. Minden tagállam két állampolgárát jelölheti a választottbírák jegyzékébe.

2. § A választottbíróság a választottbírósági megállapodás szerint egy, három vagy öt választottbíróból áll. A választottbírákat azok közül a személyek közül választják ki, akiket az 1. §-ban említett jegyzékbe felvettek. Mindazonáltal, ha a választottbírósági megállapodás öt választottbírót ír elő, mindegyik fél választhat egy választottbírót, aki nem szerepel a jegyzékben. Ha a választottbírósági megállapodás egy választottbírót ír elő, ezt a felek közös megegyezéssel választják. Ha a választottbírósági megállapodás három vagy öt választottbírót ír elő, mindegyik fél egy vagy két választottbírót választ a helyzettől függően; a kiválasztott választottbírók kölcsönös megállapodással jelölik ki a harmadik vagy az ötödik választottbírót, aki a választottbíróság elnöke lesz. Ha a felek az egyetlen választottbíró kiválasztásában, vagy ha a felek által megválasztott választottbírák a harmadik vagy az ötödik választottbíró kiválasztásában nem tudnak megegyezni, akkor ezt a Főtitkár jelöli ki.

3. § Ha a felek állampolgársága nem azonos, az egyetlen, a harmadik, illetőleg az ötödik választottbírónak más állampolgárságúnak kell lennie, mint a felek.

4. § Harmadik félnek a vitába való beavatkozása a választottíróság összetételét nem érinti.

31. cikk

Eljárás. Költségek

1. § A választottbíróság az eljárási szabályokat különösen a következő rendelkezések figyelembevételével állapítja meg:

a) a választottbíróság a vitás ügyet a felek által szolgáltatott bizonyítékok alapján vizsgálja meg és bírálja el, jogi kérdésekben azonban nincs a felek értelmezéséhez kötve;

b) a választottbíróság nem ítélhet meg többet vagy mást, mint amit a felperes követel, és kevesebbet sem, mint amit az alperes tartozásként elismert;

c) a választottbíróság a kellőképpen indokolt ítéletét írásba foglalja, a Főtitkár pedig megküldi a feleknek;

d) a választottbíróság ítélete végleges, kivéve ha a választottbíróság székhelyének joga szerinti kötelező rendelkezések ettől eltérnek vagy a felek ezzel ellentétesen állapodnak meg.

2. § A választottbírók díját a Főtitkár állapítja meg.

3. § A választottbíróság ítéletében megállapítja a költségeket és a kiadásokat, és meghatározza, milyen arányban kell azokat és a választottbírák díját a felek között megosztani.

32. cikk

Elévülés. Végrehajthatóság

1. § A választottbírósági eljárás megindításának az elévülés félbeszakadása tekintetében ugyanaz a hatása, mint amit az alkalmazandó anyagi jog a rendes bíróság előtti keresetindítás esetére előír.

2. § A választottbíróság ítélete bármely tagállamban végrehajtható, ha abban az államban, ahol azt végrehajtják, az előírt alakiságokat teljesítik. Az ítélet tartalma érdemben nem vizsgálható felül.

VI. Cím

AZ EGYEZMÉNY MÓDOSÍTÁSA

33. cikk

Hatáskör

1. § A Főtitkár késedelem nélkül a tagállamok tudomására hozza az Egyezmény módosítására irányuló javaslatokat, amelyeket a tagállamok küldtek meg a részére, vagy amelyet ő maga dolgozott ki.

2. § A Közgyűlés határoz az Egyezmény módosítására irányuló javaslatokról, ha a 4–6. §-ok nem írják elő más szerv hatáskörét.

3. § Ha egy módosító javaslatot a Közgyűlés elé terjesztenek, a Közgyűlés a 14. cikk 6. §-ában előírt többséggel megállapíthatja, hogy a javaslat közvetlen összefüggésben van egy vagy több, az Egyezmény Függelékében található rendelkezéssel. Ebben az esetben, valamint a 4–6. §-ok második mondataiban foglalt esetekben a Közgyűlés dönthet a Függelék ilyen rendelkezésének vagy rendelkezéseinek a módosításáról is.

4. § A Közgyűlésnek a 3. § első mondata szerinti döntéseit figyelembe véve, a Felülvizsgáló Bizottság dönt a következő rendelkezések módosítására vonatkozó javaslatokról:

a) 9. cikk és a 27. cikk 2–10. §-ai;

b) CIV Egységes Szabályok, kivéve az 1., 2., 5., 6., 16., a 26–39., a 41–53. és az 56–60. cikkeket;

c) CIM Egységes Szabályok, kivéve az 1. és 5. cikket, a 6. cikk 1. és 2. §-ait, a 8. és 12. cikket, a 13. cikk 2. §-át, a 14. cikket, a 15. cikk 2. és 3. §-ait, a 19. cikk 6. és 7. §-át, valamint a 23–27. cikkeket, a 30–33. cikkeket, a 36–41. cikkeket és a 44–48. cikkeket;

d) CUV Egységes Szabályok, kivéve az 1., 2., 4. cikkeket, a 8–15. cikkeket, a 17–19. cikkeket, a 21. és a 23–25. cikkeket;

e) CUI Egységes Szabályok, kivéve az 1., 2., 4., a 8–15., a 17–19., a 21., a 23–25. cikkeket;

f) APTU Egységes Szabályok, kivéve az 1., 3. és a 9–11. cikkeket, valamint ezen Egységes Szabályok Mellékleteit;

g) ATMF Egységes Szabályok, kivéve az 1. és a 3–9. cikkeket.

Ha a módosító javaslatokat a Felülvizsgáló Bizottság elé terjesztik az *a)–g)* pontok szerint, a Bizottságban képviselt tagállamok egyharmada követelheti, hogy ezeket a javaslatokat döntésre a Közgyűlés elé terjesszék.

5. § A RID Szakértő Bizottság dönt a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID) módosítására irányuló javaslatokról. Ha ilyen javaslatot terjesztenek a RID Szakértő Bizottság elé, a Bizottságban képviselt tagállamok egyharmada kérheti, hogy a javaslatot döntésre terjesszék a Közgyűlés elé.

6. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt az APTU Egységes Szabályzat Mellékleteinek módosítására irányuló javaslatokról. Ha a módosító javaslatokat a Műszaki Szakértői Bizottság elé terjesztik, a Bizottságban képviselt tagállamok egyharmada követelheti, hogy ezeket a javaslatokat döntésre a Közgyűlés elé terjesszék.

34. cikk

A Közgyűlés határozatai

1. § Az Egyezmény módosításairól, amelyekről a Közgyűlés határozott, a Főtitkár értesíti a tagállamokat.

2. § Az Egyezmény módosításai, amelyekről a Közgyűlés határozott, minden tagállam vonatkozásában tizenkét hónappal azután lépnek hatályba, hogy a tagállamok kétharmada elfogadja azokat; kivéve azokat a tagállamokat, amelyek a hatálybalépés előtt nyilatkoznak arról, hogy az adott módosításokat nem fogadják el.

3. § Az Egyezmény Függelékeinek a módosításai, amelyekről a Közgyűlés határozott minden tagállam vonatkozásában tizenkét hónappal azután lépnek hatályba, hogy azoknak a tagállamoknak fele, amelyek a 42. cikk 1. §-ának első mondata értelmében nem tettek nyilatkozatot, elfogadja azokat, kivéve azokat a tagállamokat, amelyek a hatálybalépés előtt nyilatkoznak arról, hogy az adott módosításokat nem fogadják el, továbbá azokat, amelyek a 42. cikk 1. §-ának az első mondata értelmében nyilatkozatot tettek.

4. § A tagállamok a Főtitkárhoz juttatják el a Közgyűlés által az Egyezmény módosítására vonatkozóan hozott határozatok elfogadására vonatkozó közléseiket, illetve arról szóló nyilatkozataikat, hogy e módosításokat nem hagyják jóvá. A Főtitkár értesíti erről a többi tagállamot.

5. § A 2. és a 3. §-ban megadott határidő attól a naptól számítandó, amikor a Főtitkár jelzi, hogy a módosítások hatálybalépésének feltételei teljesültek.

6. § A Közgyűlés előírhatja egy módosítás elfogadásakor, hogy az adott módosítás olyan, hogy minden tagállam, amely a 2. vagy a 3. § szerinti nyilatkozatot tesz, vagy a módosítást annak hatálybalépésétől számított tizennyolc hónap alatt nem hagyja jóvá, e határidő lejárta után megszűnik a Szervezet tagja lenni.

7. § Ha a Közgyűlés határozatai az Egyezmény Függelékeire vonatkoznak, az adott Függelék alkalmazását teljes egészében felfüggesztik a határozatok hatálybalépésétől kezdődően azon tagállamok közötti és azokkal a tagállamokkal való forgalomban, amelyek a 3. § értelmében a megengedett határidőn belül ellenezték a határozatokat. A Főtitkár a felfüggesztésről értesíti a tagállamokat; a felfüggesztés megszűnik az attól a naptól számított egy hónap elteltével, amelyen a Főtitkár értesíti a többi tagállamot az ellenzés visszavonásáról.

35. cikk

A Bizottságok határozatai

1. § Az Egyezményre vonatkozó, a Bizottság által elhatározott módosításokat a Főtitkár közli a tagállamokkal.

2. § Az Egyezmény módosításai, amelyekről a Bizottság határozott, minden tagállam számára azt a hónapot követő tizenkettedik hónap első napján lépnek hatályba, amelyben a Főtitkár a tagállamokat a módosításokról értesítette. A tagállamok az értesítés napjától számított négy hónap alatt kifogást emelhetnek. Amennyiben a tagállamok egynegyede kifogást emel, a módosítás nem lép hatályba. Ha egy tagállam a Felülvizsgáló Bizottság valamely határozata ellen a négy hónapos határidőn belül kifogást emel, és az Egyezményt felmondja, a felmondás az adott határozat hatálybalépésének napján válik hatályossá.

3. § A Felülvizsgáló Bizottság által elhatározott, az Egyezmény Függelékeire vonatkozó módosítások minden tagállam tekintetében attól a hónaptól számított tizenkettedik hónap első napján lépnek hatályba, amelyben a Főtitkár a tagállamokat értesítette a módosításról. A RID Szakértő Bizottság vagy a Műszaki Szakértői Bizottság által elfogadott módosítások minden tagállam tekintetében attól a hónaptól számított hatodik hónap első napján lépnek hatályba, amelyben a Főtitkár a tagállamokat értesítette a módosításokról.

4. § A tagállamok kifogást tehetnek a 3. §-ban feltüntetett értesítési dátumtól számított négy hónapos határidőn belül. Ha a tagállamok egynegyede kifogást emel, a módosítás nem lép hatályba. Azokban a tagállamokban, amelyek megfelelő határidőn belül kifogást emelnek egy határozat ellen, az adott Függelék alkalmazását teljes egészében felfüggesztik az érintett tagállamokkal való és az azok közötti forgalomban, attól kezdve, hogy a határozat hatályba lép. Ugyanakkor, ha a kifogás egy műszaki szabvány érvényesítése vagy egy egységes műszaki előírás elfogadása ellen irányul, csak ezeket függesztik fel az érintett tagállamokkal való és az azok közötti forgalomban, attól kezdve, hogy a határozat hatályba lép; ugyanez alkalmazandó részleges kifogás esetén is.

5. § A Főtitkár tájékoztatja a tagállamokat a 4. § szerinti felfüggesztésről. A felfüggesztés megszűnik egy hónap után attól a naptól számítva, amelyen a Főtitkár értesítette a többi tagállamot a kifogás visszavonásáról.

6. § A 2. és a 4. §-okban említett kifogások számának meghatározásánál nem lehet figyelembe venni azokat a tagállamokat, amelyek:

a) nem rendelkeznek szavazati joggal (14. cikk 5. §, 26. cikk 7. § vagy 40. cikk 4. §);

b) nem tagjai az érintett Bizottságnak (16. cikk 1. § második mondat);

c) az APTU Egységes Szabályok 9. cikkének 1. §-a szerint nyilatkozatot tettek.

VII. Cím

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

36. cikk

Letéteményes

1. § Jelen Egyezmény letéteményese a Főtitkár. Letéteményesi feladatait az 1969. május 23-i, a szerződések jogáról szóló Bécsi Egyezmény VII. Része állapítja meg.

2. § Amennyiben nézeteltérés adódik egy tagállam és a letéteményes között a letéteményes funkcióinak teljesítésével kapcsolatban, a letéteményes vagy az érintett tagállam a kérdést a többi tagállam elé tárja, vagy – ha szükséges – az Intéző Bizottság döntésére bízza.

37. cikk

Csatlakozás az Egyezményhez

1. § Az Egyezményhez bármely állam csatlakozhat, amelynek területén vasúti infrastruktúra működik.

2. § Amennyiben egy állam csatlakozni kíván az Egyezményhez, kérelmet intéz a letéteményeshez. A letéteményes értesíti erről a tagállamokat.

3. § A kérelmet a 2. §-ban említett értesítést követő három hónap elteltével kell elfogadottnak tekinteni, kivéve, ha a letéteményesnél öt tagállam kifogást emel. A letéteményes erről haladéktalanul értesíti a kérelmező államot és a tagállamokat. A csatlakozás az értesítést követő harmadik hónap első napjától válik érvényessé.

4. § Amennyiben legalább öt tagállam a 3. §-ban rögzített határidőn belül kifogást emel, a csatlakozási kérelmet döntésre a Közgyűlés elé terjesztik.

5. § A 42. cikk kivételével az Egyezményhez való csatlakozás csak az Egyezménynek a csatlakozás érvénybe lépése idején hatályos szövegére vonatkozhat.

38. cikk

Regionális gazdasági integrációs szervezetek csatlakozása

1. § Az Egyezményhez csatlakozhatnak olyan regionális gazdasági integrációs szervezetek, amelyek megfelelő hatáskörrel rendelkeznek a tagjaikra nézve kötelező, az Egyezmény által szabályozott területekre vonatkozó jogszabályok elfogadására, és amelyeknek egy vagy több tagállam a tagja. E csatlakozás feltételeit a Szervezet és a regionális szervezet közötti megállapodásban rögzítik.

2. § A regionális szervezet olyan mértékben gyakorolhatja az Egyezmény tagjai tekintetében az Egyezmény értelmében megillető jogokat, amilyen mértékben ezek a saját hatáskörébe tartozó kérdésekre vonatkoznak. Ez érvényes azokra a kötelezettségekre is, amelyek az Egyezmény értelmében a tagállamokra hárulnak, kivéve a 26. cikkben meghatározott pénzügyi kötelezettségeket.

3. § A szavazati jog és a 35. cikk 2. és 4. §-ai szerinti kifogásolási jog gyakorlása során a regionális szervezetet annyi szavazat illeti, amennyivel azok a tagjai rendelkeznek, amelyek egyben a Szervezetnek is tagállamai. Az utóbbiak jogaikat, különösen szavazati jogukat, csak a 2. § szerinti mértékben gyakorolhatják. A regionális szervezetnek nincs szavazati joga a IV. Cím vonatkozásában.

4. § A tagság megszüntetésére a 41. cikket kell megfelelően alkalmazni.

39. cikk

Társult tagok

1. § A Szervezet társult tagja lehet bármely állam, amelynek területén vasúti infrastruktúrát működtetnek. A 37. cikk 2–5. §-ait megfelelően kell alkalmazni.

2. § A társult tag csak tanácskozási joggal vehet részt a 13. cikk 1. §-ának *a)* és *c)–f)* pontjai szerinti szervek munkájában. A társult tagot nem jelölhetik Intéző Bizottsági tagnak. A társult tag a Szervezet költségeinek fedezését szolgáló hozzájárulások 0,25%-át fizeti (26. cikk 3. §).

3. § A társult tagság megszüntetésére a 41. cikket kell megfelelően alkalmazni.

40. cikk

A tagság felfüggesztése

1. § Bármely tagállam kérheti tagságának a felfüggésztését az Egyezmény felmondása nélkül, ha területén, saját hibáján kívül, nemzetközi vasúti forgalmat nem bonyolítanak.

2. § A tagság felfüggesztése iránti kérelemről az Intéző Bizottság dönt. A kérelmet a Főtitkárhoz kell benyújtani, legkésőbb három hónappal a Bizottság ülése előtt.

3. § A tagság felfüggesztése az azt követő hónap első napján lép hatályba, amelyben a Főtitkár bejelentette az Intéző Bizottság döntését. A tagság felfüggesztése azzal a bejelentéssel szűnik meg, amelyet a tagállam tesz a nemzetközi vasúti forgalom visszaállításáról saját területén. A Főtitkár a tagállamokat erről haladéktalanul értesíti.

4. § A tagság felfüggesztése az alábbi következményekkel jár:

a) a tagállam mentesül a szervezet költségeinek a fedezéséhez való hozzájárulás kötelezettsége alól;

b) felfüggesztik a szavazati jogát a Szervezet szerveiben;

c) felfüggesztik a 34. cikk 2. és 3. §-ai, valamint a 35. cikk 2. és 4. §-ai szerinti kifogásolási jogát.

41. cikk

Az Egyezmény felmondása

1. § Az Egyezmény bármikor felmondható.
2. § Ha egy tagállam az Egyezményt fel kívánja mondani, közli ezt a letéteményessel. A felmondás az ezt követő év december 31-én lép hatályba.

42. cikk

Nyilatkozatok és fenntartások az Egyezménnyel szemben

1. § Bármely tagállam bármikor bejelentheti, hogy az Egyezmény egyes Függelékeit nem alkalmazza teljes mértékben. Egyébként a fenntartások, valamint a nyilatkozatok, miszerint magának az Egyezménynek vagy Függelékeinek egyes rendelkezéseit nem alkalmazzák, csak akkor megengedhetők, ha az ilyen fenntartásokra vagy nyilatkozatokra maguk a rendelkezések kifejezetten lehetőséget adnak.
2. § A fenntartásokat és a nyilatkozatokat a letéteményeshez intézik. Ezek akkor lépnek hatályba, amikor az adott államra vonatkozóan az Egyezmény hatályba lép. A hatálybalépést követő bármely nyilatkozat a nyilatkozattételt követő év december 31. napján lép hatályba. A letéteményes értesíti erről a tagállamokat.

43. cikk

A Szervezet feloszlatása

1. § A Közgyűlés dönthet a Szervezet feloszlatásáról, továbbá hatáskörei esetleges átadásáról más kormányközi szervezetnek, rögzítve a másik szervezettel – ahol szükséges – az átadás feltételeit.
2. § A Szervezet feloszlatása esetén a Szervezet vagyonát azon tagállamok között kell felosztani, amelyek az 1. § szerinti döntés meghozatalát megelőző öt naptári évben megszakítás nélkül tagjai voltak a Szervezetnek. A szétosztást olyan átlagszázalék arányban kell végezni, amilyenben a tagállamok a Szervezet költségeihez a megelőző öt év alatt hozzájárultak.

44. cikk

Átmeneti rendelkezések

A 34. cikk 7. §-ában, a 35. cikk 4. §-ában, a 41. cikk 1. §-ában és a 42. cikkben előírt esetekben a CIV Egységes Szabályok, a CIM Egységes Szabályok, a CUV Egységes Szabályok, a CUI Egységes Szabályok hatálya alá tartozó szerződésekre az azok megkötésekor hatályos jogot kell alkalmazni.

45. cikk

Az Egyezmény szövege

1. § Az Egyezményt angol, francia és német nyelven szövegezték. Eltérés esetén a francia szöveg az irányadó.

2. § Az érintett tagállamok bármelyikének javaslatára a Szervezet más nyelven is kiadja az Egyezményt hiteles fordításban, amennyiben ez a nyelv legalább két tagállam területén hivatalos nyelv. A fordításokat az érintett tagállamok illetékes szolgálataival együttműködve készítik.

Jegyzőkönyv a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) előjogairól és mentességéről [1]

1. cikk

Mentesség a joghatóság, a végrehajtás és a lefoglalás alól

1. § A Szervezet hivatalos tevékenységének keretén belül mentességet élvez a joghatóság és a végrehajtás alól, kivéve:

a) amennyiben a Szervezet egyes esetekben kifejezetten lemond a mentességről;

b) ha egy harmadik fél polgári eljárást indít;

c) olyan viszontkövetelés vonatkozásában, amely a Szervezet által indított eljárással közvetlenül összefügg;

d) a Szervezet személyzetének valamely tagját illető bérek, illetmények és egyéb juttatások bírói határozattal elrendelt lefoglalása esetében.

2. § A Szervezet ingatlanai és egyéb vagyontárgyai, függetlenül attól, hogy hol találhatók, mentességet élveznek a lefoglalás, elkobzás, kisajátítás és a zár alá vétel minden formája alól, kivéve ha ezek az intézkedések olyan balesetek megakadályozására vagy kivizsgálására átmenetileg szükségesek, amelyekben a Szervezet tulajdonát képező vagy általa üzemben tartott gépjármű vett részt.

2. cikk

Kisajátítás elleni védelem

Amennyiben közérdekből kisajátítás szükséges, minden szükséges intézkedést meg kell tenni annak megakadályozására, hogy a Szervezet tevékenységének gyakorlását zavarják; továbbá előre és haladéktalanul megfelelő kártalanítást kell fizetni.

3. cikk

Adómentesség

1 Megállapította: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től.

1. § Minden tagállam mentesíti a Szervezetet, annak vagyonát és bevételeit – hivatalos tevékenységének keretén belül – a közvetlen adók alól. Ha a Szervezet által vagy a Szervezet részére jelentős értékben vásárlások történnek, vagy jelentős értékű szolgáltatásokat vesznek igénybe, amelyek a Szervezet hivatalos tevékenységéhez feltétlenül szükségesek, és ezeknél a vásárlásoknál vagy szolgáltatásoknál adók vagy egyéb illetékek az árba be vannak számítva, a tagállamok – amennyire lehetséges – megfelelő intézkedéseket tesznek az említett adók vagy egyéb illetékek alóli mentesítés vagy azok visszatérítése érdekében.

2. § Nem áll fenn mentesség azokra az adókra és illetékekre, amelyeket az igénybe vett szolgáltatások ellenértéke tartalmaz.

3. § Azokat az árukat, amelyeket az 1. §-nak megfelelően szereztek be, csak a mentességet engedélyező tagállam által meghatározott feltételek mellett szabad eladni, átengedni vagy hasznosítani.

4. cikk

Vám- és illetékmentesség

1. § A Szervezet által vagy a Szervezet részére behozott vagy kivitt áruk, amelyek a Szervezet hivatalos tevékenységének folytatásához feltétlenül szükségesek, mentesek minden behozatali és kiviteli vám és illeték alól.

2. § Olyan áruk és szolgáltatások, amelyeket a Szervezet személyzetének tagjai saját szükségletükre vásárolnak, behoznak, illetve igénybe vesznek, e cikk rendelkezései alapján nem élveznek mentességet.

3. § A 3. cikk 3. §-át az 1. §-nak megfelelően behozott árukra is értelemszerűen alkalmazni kell.

5. cikk

Hivatalos tevékenységek

E jegyzőkönyv értelmében a Szervezet hivatalos tevékenységei azok a tevékenységek, amelyek az Egyezmény 2. cikkében megfogalmazott céloknak megfelelnek.

6. cikk

Pénzügyi műveletek

A Szervezet elfogadhat, és birtokában tarthat bármiféle pénzeszközt, devizát, készpénzt és értékpapírt. A Szervezet ezek felett az Egyezményben meghatározott bármilyen célra szabadon rendelkezhet, és kötelezettségeinek teljesítéséhez szükséges mértékben bármilyen pénznemben számlát vezethet.

7. cikk

Hivatalos értesítések

Hivatalos értesítéseit és dokumentumai továbbítását illetően a Szervezetet legalább olyan kedvező elbánásban kell részesíteni, mint amelyben az egyes tagállamok más, hasonló nemzetközi szervezeteket részesítenek.

8. cikk

A tagállamok képviselőinek előjogai és mentességei

A tagállamok képviselőit mindegyik tagállam területén – feladataik teljesítése során és szolgálati utazásaik alatt – a következő előjogok és mentességek illetik meg:

a) mentesség a joghatóság alól megbízatásuk megszűnése után is a feladataik teljesítése körébe tartozó cselekedeteikért, beleértve szóbeli és írásbeli megnyilatkozásaikat; ez a mentesség azonban nem érvényesül sem az olyan balesetek következtében keletkező károk tekintetében, amelyeket valamely tagállam képviselője tulajdonát képező vagy az általa vezetett gépjármű vagy egyéb jármű okozott, sem a közlekedési szabályok megsértése esetében, amelyben az előbb említett jármű részt vett;

b) mentesség a letartóztatás és az előzetes letartóztatás alól, kivéve a tettenérés esetét;

c) mentesség személyes útipoggyászaik lefoglalása alól, kivéve a tettenérés esetét;

d) valamennyi hivatalos iratuk és okmányuk sérthetetlensége;

e) maguk és házastársuk mentessége minden beutazási korlátozás és külföldieket terhelő bejelentési kötelezettség alól;

f) ugyanazok a kedvezmények a valuta- és átváltási előírások tekintetében, amelyek a külföldi kormányok képviselőit ideiglenes hivatalos megbízatásuk alatt megilletik.

9. cikk

A Szervezet személyzetének tagjait megillető előjogok és mentességek

A Szervezet személyzetének tagjait mindegyik tagállam területén – feladataik teljesítése során – a következő előjogok és mentességek illetik:

a) a mentesség a joghatóság alól a hivatali tevékenységük gyakorlása során előjogaik korlátain belül végzett cselekményeik tekintetében, beleértve szóbeli és írásbeli megnyilatkozásaikat; ez a mentesség nem érvényesül azonban sem az olyan balesetek következtében keletkező károk tekintetében, amelyeket a Szervezet személyzete tagjának tulajdonát képező vagy általa vezetett gépjármű vagy egyéb jármű okozott, sem a közlekedési szabályok olyan megsértése esetében, amelyben az említett jármű részt vett; a személyzet tagjait akkor is megilleti a mentesség, ha már nem állnak a Szervezet szolgálatában;

b) valamennyi hivatalos iratuk és okmányuk sérthetetlensége;

c) ugyanolyan mentesség a bevándorlási korlátozások és a külföldiek bejelentési kötelezettsége alól, mint amilyen általában a nemzetközi szervezetek személyzetének tagjait illeti; azok a családtagok, akik háztartásukban élnek, ugyanezeket a kedvezményeket élvezik;

d) mentesség az állami jövedelemadó alól, feltéve, hogy a Szervezet által fizetett bérek, illetmények és egyéb juttatások a Szervezet javára belső adózás alá esnek; mindazonáltal a tagállamoknak joguk van arra, hogy ezeket a béreket, illetményeket vagy egyéb juttatásokat a más forrásból eredő jövedelmet terhelő adó összegének megállapításánál figyelembe vegyék; a tagállamok nem kötelesek ezt az adómentességet biztosítani olyan kifizetések, nyugdíjak és özvegyi nyugdíjak tekintetében, amelyeket a Szervezet a személyzetének volt tagjai vagy azok jogutódai részére fizet;

e) a valutaátváltási előírások tekintetében ugyanazok az előjogok, amelyek a nemzetközi szervezetek, személyzetének tagjait megilletik;

f) nemzetközi válság idején, hazájukba történő visszatérésük érdekében ugyanazok a könnyítések, amelyeket a nemzetközi szervezetek személyzete tagjainak általában nyújtanak; ugyanez érvényes a háztartásukban levő családtagjaikra is.

10. cikk

A szakértőket megillető előjogok és mentesség

A Szervezet által igénybe vett szakértők a Szervezettel kapcsolatos feladataik ellátása és a Szervezettől kapott megbízások végrehajtása során, beleértve az ilyen feladatokkal vagy megbízásokkal kapcsolatod utazásokat, a következő előjogokat és mentességeket élvezik, amennyiben ezek feladataik teljesítéséhez szükségesek:

a) mentesség a joghatóság alól a feladataik teljesítésével kapcsolatos cselekményeikre vonatkozóan, beleértve szóbeli és írásbeli megnyilatkozásaikat; ez a mentesség nem érvényes azonban sem az olyan balesetek következtében keletkező károk tekintetében, amelyeket a szakértő tulajdonát képező vagy az általa vezetett gépjármű vagy egyéb jármű okozott, sem a közlekedési szabályok olyan megsértése esetében, amelyben az említett jármű részt vett; a szakértők ezt a mentességet a Szervezettel kapcsolatos tevékenységük befejezése után is élvezik;

b) valamennyi hivatalos iratuk és okmányuk sérthetetlensége;

c) illetményeik átutalásához szükséges könnyítések az átváltási előírások alól;

d) személyes útipoggyászaik tekintetében ugyanazok a könnyítések, amelyeket a külföldi kormányok küldöttei ideiglenes hivatali megbízatásuk alatt élveznek.

11. cikk

A biztosított előjogok és mentesség célja

1. § A jelen jegyzőkönyvben meghatározott előjogokat és mentességet kizárólag azért nyújtják, hogy a Szervezet tevékenységének akadálytalan folytatását és az előjogokat és mentességet élvező személyek teljes függetlenségét minden körülmények között biztosítani lehessen. Az illetékes hatóságok bármilyen mentességet felfüggeszthetnek, ha fenntartása az igazságszolgáltatást akadályozná, feltéve, hogy anélkül felfüggeszthető, hogy ezzel hátrányosan befolyásolnák azon cél elérését, amelynek érdekében a mentességet nyújtották.

2. § Az 1. § szerinti illetékes hatóságok:

a) a tagállamok, a saját képviselőikre vonatkozóan;

b) az Intéző Bizottság, a Főtitkárra vonatkozóan;

c) a Főtitkár, a személyzet egyéb tagjaira és a Szervezet által igénybe vett szakértőkre vonatkozóan.

12. cikk

A visszaélések megelőzése

1. § Jelen jegyzőkönyv egyetlen rendelkezése sem veszélyeztetheti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy minden szükséges megelőző intézkedést meghozzanak közbiztonságuk védelmében.

2. § A Szervezet mindenkor együttműködik a tagállamok illetékes hatóságaival annak érdekében, hogy az igazságszolgáltatást előmozdítsák, az adott tagállam jogszabályai és előírásai megtartását biztosítsák és bármilyen visszaélést megakadályozzanak, amely az ebben a jegyzőkönyvben meghatározott előjogokból és mentességből származhat.

13. cikk

Saját állampolgárokkal való bánásmód

Egyetlen tagállam sem köteles arra, hogy saját állampolgárainak vagy a területén állandó lakhellyel rendelkező személyeknek a jegyzőkönyv alábbi cikkeiben foglalt előjogokat és mentességet biztosítsa:
a) 8. cikk, a *d)* pont kivételével,
b) 9. cikk, az *a)*, a *b)* és a *d)* pontok kivételével,
c) 10. cikk, az *a)* és a *b)* pontok kivételével.

14. cikk

Kiegészítő egyezmények

A Szervezet egy vagy több tagállammal e jegyzőkönyv végrehajtására az adott tagállam vagy tagállamok vonatkozásában kiegészítő egyezményeket vagy egyéb megállapodásokat köthet, hogy a Szervezet hatékony működését biztosítsa.

A Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV – az Egyezmény A Függeléke) [1]

I. Cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Hatály

1. § A jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni minden olyan – akár díjköteles, akár díjmentes – vasúti személyszállítási szerződésre, amelynél a kiindulási és a célállomás két különböző tagállamban található, függetlenül a szerződő felek székhelyétől, működésének helyétől és állampolgárságától.
2. § Ha egy adott szerződés tárgyát képező nemzetközi szállításban a határátkeléssel járó vasúti szállítás kiegészítéseként egy tagállam belső forgalmában közúti vagy belvízi szállítás is történik, arra is a jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni.
3. § Ha egy adott szerződés tárgyát képező nemzetközi szállításban a vasúti szállítás kiegészítéseként tengeri vagy nemzetközi belvízi szállítás is történik, arra is a jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni, feltéve, hogy a szállításban használt belső hajózási útvonal az Egyezmény 24. cikk 1. §-ában megadott vonaljegyzékben szerepel.
4. § Az Egységes Szabályokat kell alkalmazni a fuvarozó felelősségére az utasok halála és sérülése esetében azokra a személyekre is, akik a CIM Egységes Szabályoknak megfelelően fuvarozott küldeményt kísérnek.

1 Megállapította: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től.

5. § Jelen Egységes Szabályok nem alkalmazhatók a szomszédos tagállamok területén elhelyezkedő állomások közötti szállításra, ha az állomások infrastruktúráját egy vagy több olyan infrastruktúra-üzemeltető tartja üzemben, amely csak az egyik tagállam joghatósága alá tartozik.

6. § Minden állam, amely tagja valamely, az Egységes Szabályokhoz hasonló nemzetközi vasúti személyszállítási egyezménynek, amikor az Egyezményhez való csatlakozási kérelmet benyújtja, fenntarthatja magának a jogot, hogy az Egységes Szabályokat csak a saját területén található vasúti infrastruktúra egy részén történő szállításra alkalmazza. A vasúti infrastruktúrának ezt a részét pontosan meg kell határozni, és a résznek valamely tagállam vasúti infrastruktúrájához kell kapcsolódnia. Ha egy állam a fentiek szerint nyilatkozatot tett, az Egységes Szabályok csak abban az esetben alkalmazandók:

a) ha a kiindulási és a célállomás, valamint a szállítási szerződésben előírt útvonal a fent meghatározott vonalon van, vagy

b) ha a kijelölt vonalak két tagállam vasútvonalait kötik össze, és a szállítási szerződésben tranzitútvonalként szerepelnek.

7. § Az a tagállam, amely a 6. § szerinti fenntartással élt, a letéteményes kormányhoz intézett közléssel ezt bármikor visszavonhatja. A visszavonás azt a napot követő egy hónap elteltével válik hatályossá, amelyen a letéteményes kormány a tagállamokat erről értesítette. A nyilatkozat hatályát veszti, ha a 6. § első mondatában említett egyezmény hatályát veszti az adott államra vonatkozóan.

2. cikk

Nyilatkozat az utasok halála és sérülése esetén fennálló felelősséggel kapcsolatban

1. § Bármely tagállam bármikor bejelentheti, hogy nem alkalmazza mindazokat a rendelkezéseket, amelyek az utasok halála vagy sérülése esetében a fuvarozó felelősségére vonatkoznak, ha a baleset az adott tagállam területén történt és az utas a tagállamnak állampolgára, vagy az adott tagállamban van az állandó lakóhelye.

2. § Az a tagállam, amely az 1. § értelmében fenntartással élt, a letéteményes kormányhoz intézett közléssel bármikor visszavonhatja azt. A fenntartás visszavonása azt a napot követő egy hónap elteltével válik hatályossá, amelyen a letéteményes Kormány a tagállamokat erről értesítette.

3. cikk

Meghatározások

Jelen Általános Szabályok alkalmazásában:

a) „fuvarozó”: az a szerződő fuvarozó, akivel az utas az Egységes Szabályok hatálya alá tartozó szállítási szerződést megkötötte és az a részfuvarozó is, aki ugyanennek a szerződésnek az alapján felelős;

b) „fuvarozás-teljesítési segéd”: az a fuvarozó, aki nem kötött az utassal szállítási szerződést, de akire részben vagy egészében az *a)* pontban meghatározott fuvarozó rábízta a vasúti szállítás teljesítését;

c) „Általános Szállítási Feltételek”: azok a fuvarozó által alkalmazott, minden tagállamban hatályos általános feltételek vagy tarifák, amelyek a szállítási szerződés megkötésével a szerződés szerves részévé válnak;

d) „jármű”: olyan motoros jármű vagy utánfutó (pótkocsi), amelyet személyszállításhoz kapcsolódóan szállítanak.

4. cikk

Eltérések

1. § A tagállamok megállapodhatnak abban, hogy eltérnek az Egységes Szabályoktól azokra a szállításokra vonatkozóan, amelyeket kizárólag két, a határ két oldalán fekvő állomás között végeznek, ha más köztes állomás nincs.
2. § Két tagállam közötti olyan szállításnál, amely egy nem tagállam területén halad át, az érintett államok megállapodhatnak az Egységes Szabályoktól való eltérésben.
3. § Más nemzetközi közjogi rendelkezésektől függően, két vagy több tagállam megállapíthatja egymás között azokat a feltételeket, amelyek mellett a fuvarozók kötelesek arra, hogy utast, útipoggyászt, állatot és járművet szállítsanak az adott tagállamok közötti forgalomban.
4. § Az 1–3. §-okban említett megállapodásokat és azok hatálybalépését a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezettel közölni kell. A Szervezet Főtitkára értesíti ezekről a tagállamokat és az érintett fuvarozóvállalatokat.

5. cikk

A jogszabály kötelező ereje

Amennyiben a jelen Egységes Szabályok másképp nem rendelkeznek, semmis minden olyan rendelkezés, amely közvetlen vagy közvetett eltérést tartalmaz a jelen Egységes Szabályoktól. Az ilyen rendelkezés semmissége nem jelenti a szállítási szerződés egyéb rendelkezéseinek a semmisségét. A fuvarozó az Egységes Szabályokban előírtaknál nagyobb felelősséget, illetve kötelezettséget vállalhat.

II. Cím

A SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE ÉS TELJESÍTÉSE

6. cikk

Szállítási szerződés

1. § A szállítási szerződéssel a fuvarozó arra vállal kötelezettséget, hogy az utast, valamint – adott esetben – az útipoggyászt és a járműveket a célállomásra szállítja, és a célállomáson az útipoggyászt és a járműveket átadja.
2. § A szállítási szerződést az utasnak átadott egy vagy több menetjegy tanúsítja. Ugyanakkor, a 9. cikkre figyelemmel, a menetjegy hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti a szerződés létét és érvényességét, amelyre továbbra is a jelen Egységes Szabályok vonatkoznak.
3. § A menetjegy vélelmet állít fel a szállítási szerződés megkötésére és tartalmára vonatkozóan, amellyel szemben azonban ellenbizonyításnak van helye.

7. cikk

Menetjegy

1. § Az Általános Szállítási Feltételek határozzák meg a menetjegy alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és betűtípust, amelyet a menetjegy kinyomtatásánál és kiállításánál használni kell.

2. § A menetjegyen legalább a következőknek szerepelnie kell:

a) a fuvarozó vagy a fuvarozók;

b) az a kijelentés, hogy a szállítás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen Egységes Szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;

c) minden egyéb adat, amely szükséges a szállítási szerződés megkötésének és tartalmának bizonyításához, továbbá lehetővé teszi az utas számára, hogy e szerződésből származó jogait érvényesíthesse.

3. § Az utasnak a menetjegy átvételekor meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításai szerint állították-e ki.

4. § A menetjegy átruházható, ha azt nem az utas nevére állították ki, és ha az utazást még nem kezdték meg.

5. § A menetjegy kiállítható olvasható írásjelekké alakítható elektronikus adathordozó formájában is. Az adatrögzítés és az adatkezelés során alkalmazott eljárásoknak funkcionális szempontból egyenértékűnek kell lenniük, különösen a menetjegyen feltüntetett adatok bizonyító erejét illetően.

8. cikk

A menetdíj megfizetése és visszatérítése

1. § Amennyiben nincs ellentétes megállapodás az utas és a fuvarozó között, a menetdíj előre fizetendő.

2. § Az Általános Szállítási Feltételek határozzák meg, hogy a menetdíjat milyen feltételek mellett kell visszatéríteni.

9. cikk

Az utazásra jogosultság. Az utazásból történő kizárás

1. § Az utasnak az utazás megkezdésétől fogva érvényes menetjeggyel kell rendelkeznie, amelyet a jegyvizsgálat során köteles bemutatni. Az Általános Szállítási Feltételek előírhatják, hogy

a) az az utas, aki nem tud érvényes menetjegyet felmutatni, a menetdíjon felül pótdíjat köteles fizetni;

b) az az utas, aki a menetdíj vagy a pótdíj azonnali megfizetését megtagadja, az utazásból kizárható;

c) a pótdíj milyen feltételek mellett térítendő vissza.

2. § Az Általános Szállítási Feltételek előírhatják, hogy az utazásból ki vannak zárva, vagy útközben kizárhatók azok az utasok, akik:

a) veszélyt jelentenek a szállítás biztonságára és a megfelelő üzemeltetésre vagy a többi utas biztonságára,

b) megengedhetetlen módon zavarják a többi utast;

továbbá, hogy ezek a személyek nem jogosultak a menetdíj és az útipoggyász viteldíjának a visszatérítésére.

10. cikk

Államigazgatási előírások teljesítése

Az utas köteles a vám- és egyéb hatóságok által megkövetelt előírásokat teljesíteni.

11. cikk

Vonatkimaradás és késés. Csatlakozás-mulasztás

A fuvarozó szükség esetén köteles a csatlakozás-mulasztást, illetőleg a vonatkimaradást a menetjegyen igazolni.

III. Cím

KÉZIPOGGYÁSZ, ÁLLATOK, ÚTIPOGGYÁSZ ÉS JÁRMŰVEK SZÁLLÍTÁSA

I. Fejezet

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

12. cikk

Tárgyak és állatok

1. § Az utas könnyen hordozható tárgyakat (kézipoggyászt), valamint élő állatot az Általános Szállítási Feltételeknek megfelelően vihet magával. Az utas az Általános Szállítási Feltételekben szereplő külön rendelkezéseknek megfelelően vihet magával tárgyakat. Nem szállíthatók kézipoggyászként az olyan tárgyak és állatok, amelyek a többi utast zavarhatják vagy kárt okozhatnak.
2. § Az utas az Általános Szállítási Feltételeknek megfelelően adhat fel útipoggyászként tárgyakat és állatokat.
3. § A fuvarozó engedélyezheti a személyszállítás alkalmával járművek szállítását is, az Általános Szállítási Feltételekben meghatározott különleges rendelkezések betartásával.
4. § A veszélyes áruk kézipoggyászként, útipoggyászként, illetve a jelen Cím szerint vasúton szállított járművekben vagy járműveken való szállításának meg kell felelnie a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatnak (RID-nek).

13. cikk

Vizsgálat

1. § A fuvarozó a vonatkozó előírások megszegésének alapos gyanúja esetében jogosult megvizsgálni, hogy a szállított tárgyak – a kézipoggyász, az útipoggyász, a jármű (ideértve annak rakományát), és állatok megfelelnek-e az előírásoknak, ha ezt annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai, ahol a vizsgálatot végeznék, nem tiltják. Az utast meg kell hívni a vizsgálathoz. Ha nem jelenik meg vagy nem érhető el, a vizsgálatot két független tanú jelenlétében kell végezni.
2. § Ha az előírások megsértését állapítják meg, a fuvarozó követelheti, hogy a vizsgálat költségeit az utas térítse meg.

14. cikk

Államigazgatási előírások teljesítése

Az utas köteles az utazása során általa szállított tárgyak – kézipoggyász, útipoggyász, járművek (ideértve azok rakományát) – és állatok esetében a vám- és más közigazgatási hatóságok által megkövetelt előírásokat teljesíteni. Az utas köteles az említett tárgyak vizsgálatánál jelen lenni, kivéve ha az egyes tagállamok jogszabályai és előírásai másként rendelkeznek.

II. Fejezet

KÉZIPOGGYÁSZ ÉS ÁLLATOK

15. cikk

Felügyelet

A személykocsikba bevitt kézipoggyász és állatok felügyelete az utas felelőssége.

III. Fejezet

ÚTIPOGGYÁSZ

16. cikk

Útipoggyász-feladás

1. § Az útipoggyász továbbítására vonatkozó szerződéses kötelezettségeket az utas részére kiállított poggyászvevény tanúsítja.
2. § A poggyászvevény hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti az útipoggyász továbbítására vonatkozó megállapodások létét és érvényességét – figyelemmel a 22. cikkben foglaltakra is; az útipoggyász továbbítására ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok vonatkoznak.
3. § Ellenkező bizonyításig a poggyászvevény tanúsítja az útipoggyász feladását és a fuvarozás feltételeit.
4. § Ellenkező bizonyításig vélelmezni kell, hogy az útipoggyász láthatólag jó állapotban volt, amikor a fuvarozó átvette, és az útipoggyász darabszáma és tömege megfelelt a poggyászvevényen feltüntetetteknek.

17. cikk

Poggyászvevény

1. § Az Általános Szállítási Feltételek határozzák meg a poggyászvevény alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és betűtípust, amelyet a poggyászvevény kinyomtatásánál és kiállításánál használni kell. A 7. cikk 5. §-át megfelelően alkalmazni kell.

2. § A poggyászvevénynek legalább a következőket kell tartalmaznia:

a) a fuvarozó, vagy fuvarozók;

b) az a kijelentés, hogy a fuvarozás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen Egységes Szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;

c) minden egyéb utalás, amely szükséges az útipoggyász továbbításával kapcsolatos szerződéses kötelezettségek bizonyítására, továbbá amely lehetővé teszi az utas számára, hogy a szállítási szerződésből eredő jogait érvényesíteni tudja.

3. § Az utasnak a poggyászvevény átvételekor meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításai szerint állították ki.

18. cikk

Feladás és fuvarozás

1. § Amennyiben az Általános Szállítási Feltételek nem állapítanak meg kivételt, útipoggyászt csak a legalább az útipoggyász rendeltetési állomásáig érvényes menetjegy felmutatása mellett lehet feladni. Egyebekben a feladás a feladási hely szerint érvényes előírásoknak megfelelően történik.

2. § Ha az Általános Szállítási Feltételek megengedik az útipoggyásznak menetjegy felmutatása nélkül történő felvételét, a jelen Egységes Szabályoknak azok a rendelkezései, amelyek az utas útipoggyászára vonatkozó jogokat és kötelezettségeket tartalmazzák, megfelelően irányadóak az útipoggyász feladójára is.

3. § A fuvarozó az útipoggyászt az utas által igénybe vett vonattól, szállítási módtól és útvonaltól eltérően is szállíthatja.

19. cikk

Az útipoggyász viteldíjának megfizetése

Amennyiben a fuvarozó és az utas nem állapodnak meg ezzel ellentétesen, a viteldíjat a feladáskor kell megfizetni.

20. cikk

Az útipoggyász megjelölése

Az utas köteles minden egyes útipoggyászdarabon jól látható helyen, megfelelően tartós és olvasható módon megjelölni:

a) nevét és lakcímét,

b) az útipoggyász rendeltetési állomását.

21. cikk

Az útipoggyász feletti rendelkezés joga

1. § Ha a körülmények lehetővé teszik, és a vám- vagy más közigazgatási hatóságok mást nem írnak elő, az utas kérheti útipoggyásza visszaszolgáltatását a feladási állomáson, a poggyászvevény átadása, továbbá – amennyiben ezt az Általános Szállítási Feltételek előírják – a menetjegy bemutatása ellenében.

2. § Az Általános Szállítási Feltételek más rendelkezéseket is tartalmazhatnak az útipoggyász feletti rendelkezési jogra vonatkozóan, különösen a rendeltetési hely módosítására és ennek esetleges pénzügyi következményeire, amit az utasnak kell viselnie.

22. cikk

Kiszolgáltatás

1. § Az útipoggyászt a poggyászvevény átadása és a küldeményt esetleg terhelő költségek megfizetése ellenében kell kiszolgáltatni. A fuvarozó jogosult, de nem köteles vizsgálni, hogy a poggyászvevény birtokosa jogosult-e az útipoggyász átvételére.

2. § Az útipoggyásznak a poggyászvevény birtokosa részére történő kiszolgáltatásával egyenértékű, ha a rendeltetési helyén érvényes előírásoknak megfelelően:

a) az útipoggyászt a vámhatóságnak a fuvarozó felügyelete alatt nem álló helyiségében vagy raktárában adják át;

b) élő állatot harmadik személynek adnak át.

3. § A poggyászvevény birtokosa a rendeltetési helyen követelheti az útipoggyász kiszolgáltatását, mihelyt a szerződés szerinti idő és az esetleges vám- és más közigazgatási hatósági eljárásokhoz szükséges idő eltelt.

4. § Ha a poggyászvevényt nem adják át, a fuvarozó csak annak a személynek köteles az útipoggyászt kiszolgáltatni, aki jogosultságát bizonyítja; a bizonyíték elégtelensége esetén a fuvarozó biztosítékot követelhet.

5. § Az útipoggyászt azon a rendeltetési helyen kell kiszolgáltatni, amelyre feladták.

6. § A poggyászvevény birtokosa, ha részére az útipoggyászt nem szolgáltatták ki, követelheti, hogy a poggyászvevényen igazolják azt a napot és órát, amikor ő az útipoggyász kiszolgáltatását a 3. §-nak megfelelően követelte.

7. § A jogosult megtagadhatja az útipoggyász átvételét, ha a fuvarozó nem tesz eleget annak a kérésének, hogy az útipoggyászt ellenőrizzék abból a célból, hogy a vélelmezett kárt megállapítsák.

8. § Egyebekben az útipoggyász kiszolgáltatása a rendeltetési helyen érvényes előírásoknak megfelelően történik.

IV. Fejezet

JÁRMŰVEK

23. cikk

A szállítás feltételei

Az Általános Szállítási Feltételekben előírt, a járművek fuvarozására vonatkozó külön rendelkezések határozzák meg különösen a fuvarozás elfogadására, a felvételre, a berakodásra, a kirakodásra és a kiszolgáltatásra vonatkozó feltételeket, valamint az utas kötelezettségeit.

24. cikk

Fuvarokmány

1. § A járműszállításra vonatkozó szerződéses kötelezettségeket az utasnak átadandó fuvarokmány tanúsítja. A fuvarokmány az utas menetjegyének a részét is képezheti.

2. § Az Általános Szállítási Feltételekben előírt, a járművek szállítására vonatkozó külön rendelkezések határozzák meg a fuvarokmány alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és írásmódot, amelyet a fuvarlevél kinyomtatásánál és kiállításánál használni kell. A 7. cikk 5. §-át megfelelően kell alkalmazni.

3. § A fuvarokmányon legalább a következőknek szerepelnie kell:

a) a fuvarozó vagy fuvarozók;

b) az a kijelentés, hogy a fuvarozás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen Egységes Szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;

c) minden egyéb adat, amely szükséges a járművek fuvarozásával kapcsolatos szerződéses kötelezettségek bizonyítására, továbbá amely lehetővé teszi az utas számára, hogy a szállítási szerződésből eredő jogait érvényesíteni tudja.

4. § Az utasnak a fuvarokmány átvétele alkalmával meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításainak megfelelően töltötték ki.

25. cikk

Alkalmazandó jog

Jelen Fejezet rendelkezései mellett a III. Fejezet útipoggyász fuvarozásra vonatkozó rendelkezései alkalmazandók a járművekre is.

IV. Cím

A FUVAROZÓ FELELŐSSÉGE

I. Fejezet

FELELŐSSÉG AZ UTASOK HALÁLA ÉS SÉRÜLÉSE ESETÉN

26. cikk

A felelősség alapja

1. § A fuvarozó felelős azért a kárért, amely abból ered, hogy az utas a járművön való tartózkodása közben vagy a be-, illetve kiszállása alkalmával a vasúti üzemmel összefüggésben történt vasúti baleset következtében meghal, megsérül, vagy testi vagy szellemi épségében egyéb károsodást szenved, függetlenül attól, hogy melyik vasúti infrastruktúrát használja.

2. § A fuvarozó mentesül a felelősség alól:

a) ha a balesetet a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények okozták, és a fuvarozó az eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhette el azt, és nem háríthatta el annak következményeit;

b) olyan mértékben, amilyen mértékben a baleset az utas hibájának a következménye;

c) ha a baleset egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, és a fuvarozó ezt a magatartást az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhette el, és annak következményeit nem háríthatta el. Az ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó nem tekinthető harmadik személynek; ez azonban a vasút megtérítési jogát nem érinti.

3. § Ha a baleset egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, de – ennek ellenére – a 2. § *c)* pontja szerint a fuvarozó a felelősség alól nem mentesül teljesen, akkor a vasút a jelen Egységes Szabályok korlátai között teljes mértékben felelős, de a harmadik személlyel szemben esetleg fennálló visszkereseti joga fennmarad.

4. § A jelen Egységes Szabályok nem érintik a fuvarozónak az 1. §-ban nem említett esetekben fennálló esetleges felelősségét.

5. § Ha a szállítási szerződés tárgyát képező szállítást különböző fuvarozók végzik, az utas halála és sérülése esetén az a fuvarozó felelős, akinek a szállítási szerződés szerint azt a szállítási szolgáltatást kellett végeznie, amelynek során a baleset történt. Ha ezt a szolgáltatást nem a fuvarozó, hanem egy fuvarozás-teljesítési segéd teljesítette, jelen Egységes Szabályok értelmében a két fuvarozó egyetemlegesen felelős.

27. cikk

Kártérítés az utas halála esetén

1. § Az utas halála esetén a kártérítés magába foglalja:

a) az utas halála folytán keletkezett valamennyi szükséges költséget, különösen a holttest szállításával és a temetéssel kapcsolatos költségeket;

b) ha a halál nem azonnal következett be, a 28. cikkben megállapított kártérítést.

2. § Ha az utas halála folytán azok a személyek, akiknek eltartására az utas a törvény szerint kötelezett volt vagy a jövőben eltartására kötelezett lehetett volna, kártérítésre jogosultak az elveszített tartást illetően. Olyan személyek kártérítési igényeire nézve, akiknek az utas törvényes kötelezettség nélkül nyújtott tartást, a nemzeti jog irányadó.

28. cikk

Kártérítés az utas sérülése esetén

Az utas sérülése, továbbá testi vagy szellemi épségének egyéb károsodása esetén a kártérítés magába foglalja:

a) a szükséges költségeket, különösen a gyógyítási és a közlekedési költségeket;

b) azt a vagyoni hátrányt, amelyet az utas teljes vagy részleges munkaképtelensége, vagy szükségleteinek a megnövekedése következtében elszenved.

29. cikk

Egyéb testi sérülésekre vonatkozó kártérítés

A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e, és milyen mértékben a 27. és 28. cikkekben meghatározottakon kívül más testi sérülésekért is kártérítést nyújtani.

30. cikk

A kártérítés formája és mértéke az utas halála és sérülése esetén

1. § A 27. cikk 2. §-ában és a 28. cikk *b)* pontjában megállapított kártérítést egyösszegű kifizetés formájában kell teljesíteni. Ha azonban a nemzeti jog szerint járadék megállapítása lehetséges, a kártérítést ilyen formában kell teljesíteni, ha a megsérült utas, illetve a 27. cikk 2. §-a szerinti jogosultak ezt kívánják.
2. § Az 1. § szerint teljesítendő kártérítés mértékét a nemzeti jog szerint kell megállapítani. A jelen Egységes Szabályok alkalmazásában azonban akkor is utasonként 175 000 elszámolási egység felső határú egyösszegű kifizetés, illetve ennek az összegnek megfelelő évjáradék jár, ha a nemzeti jog által megállapított felső összeghatár ennél alacsonyabb.

31. cikk

Egyéb szállítási eszközök

1. § A 2. §-nak megfelelően azok a rendelkezések, amelyek a fuvarozónak az utas haláláért vagy sérüléséért való felelősségére vonatkoznak, nem alkalmazhatók azokra a károkra, amelyek a szállítási szerződés szerint nem vasúti szállítás során keletkeztek.
2. § Ha azonban a vasúti járműveket komphajón továbbítják, a fuvarozónak az utas haláláért és sérüléséért való felelősségére vonatkozó rendelkezések alkalmazandók a 26. cikk 1. §-ában és a 33. cikk 1. §-ában említett olyan károkra, amelyeket az utas a vasúti üzemmel kapcsolatos baleset folytán az említett járműveken való tartózkodás, beszállás vagy az onnan történő kiszállás során szenved el.
3. § Ha a vasút rendkívüli körülmények folytán üzemét ideiglenesen felfüggeszti, és az utasokat más módon szállítják, a fuvarozó a jelen Egységes Szabályok szerint felelős.

II. Fejezet

A MENETREND BE NEM TARTÁSÁRA VONATKOZÓ FELELŐSSÉG

32. cikk

Felelősség vonatkimaradás, késés vagy csatlakozás-mulasztás esetén

1. § A fuvarozó felelős az utassal szemben azért a kárért, amely abból ered, hogy a vonatkimaradás, késés vagy csatlakozás-mulasztás miatt az utas nem tudja utazását ugyanazon a napon folytatni, vagy az adott körülmények között az utazás folytatása ugyanazon a napon ésszerűen nem követelhető. A kártérítés kiterjed az ésszerű szállásköltségekre és az utast váró személyek értesítésének az ésszerűen felmerült költségeire.
2. § A fuvarozó mentesül fenti kötelezettsége alól, ha a vonatkimaradás, késés vagy csatlakozás-mulasztás az alábbi okok valamelyike miatt következett be:

a) a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el,

b) az utas hibája, vagy

c) egy harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el. Az ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó nem tekinthető harmadik személynek, ez azonban a vasút megtérítési jogát nem érinti.

3. § A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben az 1. §-ban meghatározottakon kívüli károkért kártérítést nyújtani. Ez a rendelkezés nem sértheti a 44. cikkben foglaltakat.

III. Fejezet

FELELŐSSÉG A KÉZIPOGGYÁSZÉRT, AZ ÁLLATOKÉRT, AZ ÚTIPOGGYÁSZÉRT ÉS A JÁRMŰVEKÉRT

1. Rész

KÉZIPOGGYÁSZ ÉS ÁLLAT

33. cikk

Felelősség

1. § Az utas halála vagy sérülése esetében a fuvarozó felelőssége kiterjed az utas tárgyainak vagy kézipoggyászának a teljes vagy részleges elveszéséből vagy sérüléséből származó károkra is. Ez érvényes azokra az állatokra is, amelyeket az utas magával vitt. A 26. cikket megfelelően kell alkalmazni.

2. § A fuvarozó egyebekben csak akkor felelős azoknak a tárgyaknak, kézipoggyásznak vagy állatoknak a teljes vagy részleges elveszéséért vagy sérüléséért, amelyek felügyelete a 15. cikk értelmében az utas kötelessége, ha a kárt a fuvarozó hibája okozta. Ebben az esetben a IV. cím egyéb cikkeit – az 51. cikk kivételével –, továbbá a VI. cím nem alkalmazandó.

34. cikk

A kártérítés mértéke tárgyak elveszése vagy sérülése esetén

Ha a fuvarozó a 33. cikk 1. §-a értelmében felelős, a kárt utasonként legfeljebb 1400 elszámolási egység összegben köteles megtéríteni.

35. cikk

Mentesség a felelősség alól

A fuvarozó nem felel az utas olyan káráért, ami abból ered, hogy az utas a vám- vagy más közigazgatási hatóságok által megkövetelt előírásokat nem tartotta be.

2. Rész

ÚTIPOGGYÁSZ

36. cikk

A felelősség alapja

1. § A fuvarozó felelős az útipoggyásznak a fuvarozó általi átvételétől a kiszolgáltatásig történt teljes vagy részleges elveszéséből vagy sérüléséből, továbbá a késedelmes kiszolgáltatásából eredő kárért.

2. § A fuvarozó mentesül e felelősség alól, ha az elveszést, a sérülést vagy a késedelmes kiszolgáltatást az utas hibája, az utasnak a fuvarozó vétkességére vissza nem vezethető intézkedése, az útipoggyász belső tulajdonsága vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el.

3. § A fuvarozó mentesül e felelősség alól, ha a kár a következő körülmények egyikével vagy ezek közül többel együtt járó különleges kockázatból ered:

a) a csomagolás hiánya vagy hiányossága,

b) az útipoggyász különleges tulajdonságai,

c) a szállításból kizárt tárgyak útipoggyászként való feladása.

37. cikk

Bizonyítási teher

1. § A fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az elveszés, a sérülés vagy a kiszolgáltatás késedelme a 36. cikk 2. §-ában felsorolt valamely ok következtében történt.

2. § Ha a fuvarozó azt állítja, hogy az útipoggyász elveszése vagy sérülése – figyelembe véve az adott eset körülményeit – a 36. cikk 3. §-ában felsorolt különleges kockázatok egyikéből vagy ezek közül többől keletkezett, azt kell vélelmezni, hogy úgy történt. A jogosult azonban bizonyíthatja, hogy a kár részben vagy egészben nem ezeknek a kockázatoknak a következménye.

38. cikk

Részfuvarozók

Ha a fuvarozást a szállítási szerződés alapján több részfuvarozó végzi, minden részfuvarozó – azzal, hogy átveszi poggyászvevénnyel az útipoggyászt, illetve a fuvarokmánnyal a járműveket – a szállítási szerződés tekintetében szerződő féllé válik az útipoggyász továbbítását, illetve a járművek szállítását illetően, a poggyászvevény, illetve a fuvarokmány előírásainak megfelelően, és terhelik az ebből eredő kötelezettségek. Ilyen esetben minden fuvarozó a kiszolgáltatásig egyetemlegesen felelős a fuvarozásért a teljes útvonalon.

39. cikk

Fuvarozás-teljesítési segéd

1. § A fuvarozó akkor is felelős a fuvarozás egészéért, ha a fuvarozás teljesítését részben vagy egészében fuvarozás-teljesítési segédre bízza, akár jogosult erre a szállítási szerződés alapján, akár nem.

2. § Jelen Egységes Szabályok rendelkezései, amelyek a fuvarozó felelősségét rögzítik, alkalmazandók a fuvarozás-teljesítési segédre is, az általa végzett fuvarozás vonatkozásában. A 48. és az 52. cikkeket kell alkalmazni, ha keresetet adnak be olyan alkalmazottak vagy más személyek ellen, akiknek a szolgáltatásait a fuvarozó a szállítás teljesítése érdekében igénybe vette.

3. § Minden olyan külön megállapodás, amellyel a fuvarozó a jelen Egységes Szabályokban nem szereplő kötelezettséget vállal, vagy amellyel lemond olyan jogokról, amelyekkel a jelen Egységes Szabályok értelmében rendelkezne, hatálytalan a fuvarozás-teljesítési segéd vonatkozásában kivéve, ha a fuvarozás-teljesítési segéd azt kifejezetten írásban elfogadta. A fuvarozót azonban terhelik azok a kötelezettségek, illetve joglemondás, amelyet a külön megállapodásban vállalt, függetlenül attól, hogy a fuvarozás-teljesítési segéd azt elfogadta vagy nem fogadta el.

4. § Amennyiben és amilyen mértékben mind a fuvarozó, mind a fuvarozás-teljesítési segéd felelős, felelősségük egyetemleges.

5. § A fuvarozó, a fuvarozás-teljesítési segéd, valamint ezek alkalmazottai és a szállítás teljesítéséhez általuk igénybe vett más személyek által fizetendő kártérítés együttes összege nem haladhatja meg a jelen Egységes Szabályokban megállapított határokat.

6. § Jelen cikk nem érinti azt a visszkereseti jogot, amely a fuvarozó és fuvarozás-teljesítési segéd között fennállhat.

40. cikk

Az útipoggyász elveszésének vélelme

1. § A jogosult – további bizonyítás nélkül – elveszettnek tekintheti az útipoggyászt, ha azt a fuvarozó a 22. cikk 3. §-ának megfelelően tett kiszolgáltatási kérelmet követő tizennégy napon belül nem szolgáltatta ki, vagy nem bocsátotta rendelkezésére.

2. § Ha az elveszettnek tekintett útipoggyász a kiszolgáltatási kérelem benyújtását követő egy éven belül előkerül, a fuvarozó köteles a jogosultat erről értesíteni, ha címe ismert vagy megállapítható.

3. § A 2. §-ban említett értesítés kézhezvételétől számított harminc napon belül a jogosult követelheti az útipoggyász kiszolgáltatását. Ilyen esetben meg kell fizetnie az útipoggyász szállításának költségeit a feladási állomástól a kiszolgáltatás helyéig, továbbá vissza kell fizetnie a már felvett kártérítést, levonva belőle adott esetben az abban foglalt költségeket. Ilyen esetben a jogosult érvényesítheti a kiszolgáltatás késedelmével kapcsolatos kártérítésre vonatkozó, a 43. cikk szerinti jogosultságát.

4. § Ha a megtalált útipoggyász kiszolgáltatását a 3. §-ban megadott határidőn belül nem követelik, vagy az útipoggyász a kiszolgáltatási kérelem után több mint egy évvel kerül elő, a fuvarozó annak a helynek a jogszabályai és előírásai szerint rendelkezik a poggyásszal, ahol az található.

41. cikk

Kártérítés az útipoggyász elveszése esetén

1. § Az útipoggyász teljes vagy részleges elveszése esetében a fuvarozó – minden további kártérítési kötelezettség nélkül – köteles megfizetni:

a) ha a kár összegét bizonyították, az ennek megfelelő összegű kártérítést, amely azonban nem lehet több, mint a hiányzó bruttó tömeg minden kilogrammja után számított 80 elszámolási egység vagy 1200 elszámolási egység az útipoggyász minden egyes darabjáért;

b) ha a kár összegét nem állapították meg, a hiányzó bruttó tömeg minden kilogrammja után 20 elszámolási egység vagy az útipoggyász minden egyes darabjáért 300 elszámolási egység összegű kárátalányt.

A kártérítés módját – hiányzó kilogrammonként, vagy útipoggyász-darabonként – az Általános Szállítási Feltételek állapítják meg.

2. § A fuvarozó ezenfelül köteles visszatéríteni az útipoggyász fuvardíját és az egyéb, az elveszett poggyásszal kapcsolatosan már kifizetett összegeket, valamint a vámot és a fogyasztási adót.

42. cikk

Kártérítés az útipoggyász sérülése esetén

1. § Az útipoggyász sérülése esetén a fuvarozó – minden további kártérítés kizárásával – köteles megtéríteni az útipoggyász értékcsökkenésének az összegét.

2. § A kártérítés összege nem haladhatja meg:

a) azt az összeget, amelyet teljes elveszés esetében kellene fizetni, ha a sérülés folytán az egész útipoggyász értéktelenné vált;

b) ha az útipoggyásznak csak egy része szenvedett értékcsökkenést, azt az összeget, amelyet az értékcsökkenést szenvedett rész elveszése esetében kellene fizetni.

43. cikk

Kártérítés késedelmes kiszolgáltatás esetén

1. § Az útipoggyász késedelmes kiszolgáltatásának esetén a fuvarozó köteles kártérítést fizetni a kiszolgáltatás követelésétől számított minden 24 órás időszakra, de legfeljebb tizennégy napra:

a) ha a jogosult bizonyítja, hogy ebből kára származott, kártérítés illeti meg, amely a kár mértékével egyenlő, legfeljebb azonban a késedelmesen kiszolgáltatott útipoggyász bruttó tömegének minden kilogrammja után számított 0,80 elszámolási egység, vagy útipoggyász-darabonként 14 elszámolási egység;

b) ha a jogosult nem bizonyítja, hogy ebből kára származott, kárátalány illeti, amely a késedelmesen kiszolgáltatott útipoggyász bruttó tömegének minden kilogrammja után számított 0,14 elszámolási egység, vagy útipoggyász-darabonként 2,80 elszámolási egység.

A kártérítés módját az Általános Szállítási Feltételek határozzák meg hiányzó kilogrammonként vagy útipoggyász-darabonként.

2. § Az útipoggyász teljes elveszése esetén nem kell az 1. § szerinti kártérítést fizetni a 41. cikkben előírtakon felül.

3. § Az útipoggyász részleges elveszése esetén az 1. § szerinti kártérítést az útipoggyász megmaradt része után kell fizetni.

4. § Az útipoggyász olyan sérülése esetén, amely nem a késedelmes kiszolgáltatás következménye, adott esetben az 1. § szerinti kártérítést kell fizetni a 42. cikkben meghatározott kártérítésen felül.

5. § Az 1. § szerinti, valamint a 41. és 42. cikkekben foglaltaknak megfelelő kártérítés együttes összege nem lehet magasabb, mint az a kártérítés, amelyet az útipoggyász teljes elveszése esetében kellene fizetni.

3. Rész

JÁRMŰVEK

44. cikk

Kártérítés a késedelem esetén

1. § Ha a berakodásnál a fuvarozó hibájából késés történt, vagy egy járművet késedelmesen szolgáltatnak ki és a jogosult bizonyítja, hogy ebből kára keletkezett, a fuvarozó a fuvardíj összegét meg nem haladó kártérítés fizetésére köteles.

2. § Ha a berakodásnál a fuvarozó hibájából késés történt, és a jogosult emiatt felmondja a szállítási szerződést, a fuvardíjat vissza kell téríteni a számára. Ezen felül, ha a jogosult bizonyítja, hogy kára származott a késedelemből, kártérítést követelhet, amelynek összege nem haladhatja meg a fuvardíjat.

45. cikk

Kártérítés elveszés esetén

Egy jármű részleges vagy teljes elveszése esetén a jogosultnak a bizonyított káráért járó kártérítést a jármű használati értéke alapján számítják ki. Az összeg nem haladhatja meg a 8000 elszámolási egységet. Az utánfutó – rakománnyal vagy anélkül – külön járműnek számít.

46. cikk

Felelősség más tárgyakra vonatkozóan

1. § A jármű belsejében hagyott vagy a járműhöz rögzített tartókban (pl. csomagtartó, síléctartó) elhelyezett tárgyak vonatkozásában a fuvarozó csak a saját hibájából származó kárért felel. A fizetendő teljes kártérítés nem haladhatja meg az 1400 elszámolási egységet.

2. § A jármű külső felületén elhelyezett tárgyak tekintetében, beleértve az 1. §-ban említett tartókat is, a fuvarozó csak akkor felelős, ha bizonyított, hogy a kár olyan cselekmény vagy mulasztás következménye, amelyet a fuvarozó követett el, akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, annak tudatában, hogy a kár bekövetkezhet.

47. cikk

Alkalmazandó jog

Jelen Rész rendelkezéseinek figyelembevétele mellett az útipoggyásszal kapcsolatos felelősséget szabályzó 2. rész rendelkezései a járművekre is alkalmazandók.

IV. Fejezet

KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

48. cikk

A felelősség korlátozására vonatkozó jog kizárása

A jelen Egységes Szabályoknak, valamint a nemzeti jognak a felelősség korlátozására vonatkozó rendelkezései, amelyek a kártérítést adott összegre korlátozzák, nem alkalmazhatók, ha a kár bizonyíthatóan olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a fuvarozó követett el, akár ilyen kár előidézésének szándékával, akár gondatlanságból, annak tudatában, hogy a kár bekövetkezhet.

49. cikk

Átszámítás és kamat

1. § Ha a kártérítés kiszámítása során külföldi pénznemben kifejezett összegeket kell átszámítani, az átszámítást a kártérítés fizetésének napján és helyén érvényes árfolyamon kell végezni.
2. § A jogosult a kártérítési összeg után évi ötszázalékos kamatot követelhet az 55. cikk szerinti igény előterjesztésének napjától, vagy ha igényt nem terjesztettek elő, a jogi eljárás megindításának napjától.
3. § Ugyanakkor, a 27. és 28. cikkek értelmében járó kártérítés esetén kamat csak attól a naptól számítandó, amelyen a kártérítés összegének a meghatározásánál figyelembe vett tények megtörténtek, ha ez a nap az igény előterjesztésének vagy a jogi eljárás megindításának napja után következett.
4. § Az útipoggyászra vonatkozó kártérítés esetében kamat csak akkor jár, ha a kártérítés összege poggyászvevényenként meghaladja a 16 elszámolási egységet.
5. § Ami az útipoggyászt illeti, ha a jogosult nem nyújtja be a fuvarozónak ésszerű határidőn belül az igény végleges rendezéséhez szükséges dokumentumokat, nem jár kamat a határidő lejártától a dokumentumok benyújtásáig tartó időszakra.

50. cikk

Felelősség nukleáris baleset esetén

A fuvarozó mentesül az Egységes Szabályok alapján őt terhelő felelősség alól, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és ha ezért a kárért valamely államban a nukleáris energia terén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályok és előírások szerint a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy az ennek helyébe lépő más személy a felelős.

51. cikk

A fuvarozó felelőssége más személyekért

A fuvarozó felelős alkalmazottaiért és más személyekért, akiknek a szolgáltatásait a szállítás végrehajtására igénybe veszi, ha ezek az alkalmazottak vagy más személyek a fuvarozással kapcsolatos feladataikat végzik. A vasúti infrastruktúra-üzemeltetők olyan személyeknek tekintendők, akiknek a szolgáltatásait a szállítás végrehajtására a fuvarozó igénybe veszi.

52. cikk

Egyéb igények

1. § A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben a fuvarozóval szemben a felelősséggel kapcsolatos bármilyen eljárás csak a jelen Egységes Szabályok feltételei és korlátozásai szerint indítható.
2. § Ugyanez érvényes azokra az eljárásokra is, amelyeket olyan alkalmazottakkal vagy személyekkel szemben indítanak, akikért a fuvarozó az 51. cikk értelmében felelős.

V. Cím

AZ UTAS FELELŐSSÉGE

53. cikk

Különleges felelősségi elvek

Az utas felelős a fuvarozóval szemben minden olyan kárért
a) amely kötelezettségeinek be nem tartásából származik az alábbiak szerint:
1. a 10., 14. és 20. cikk értelmében,
2. az Általános Szállítási Feltételekben szereplő, a járműszállításra vonatkozó különleges rendelkezések értelmében, vagy
3. a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID) értelmében,

vagy
b) amelyet az utas által magával vitt tárgyak vagy állatok okoznak,
kivéve, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan körülmények okozták, amelyeket nem tudott elhárítani, és amelyek következményeit nem tudta megakadályozni, annak ellenére, hogy a lelkiismeretes utastól elvárható gondossággal járt el. Ez a rendelkezés nem érinti a fuvarozónak a 26. cikk és a 33. cikk 1. §-a szerinti felelősségét.

VI. Cím

IGÉNYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE

54. cikk

A részleges elveszés vagy sérülés megállapítása

1. § Ha a fuvarozó a rábízott tárgy (útipoggyász vagy jármű) szállítása során annak részleges elveszését vagy sérülését fedezi fel vagy feltételezi, vagy a jogosult ezt állítja, a fuvarozó haladéktalanul köteles – lehetőleg a jogosult jelenlétében – jegyzőkönyvben rögzíteni a kár természete szerint a tárgy állapotát, és amennyire lehetséges a kár terjedelmét, okát, valamint bekövetkezésének az idejét.

2. § A jegyzőkönyv másolatát díjtalanul át kell adni a jogosultnak.

3. § Ha a jogosult a jegyzőkönyvben foglalt megállapításokat nem fogadja el, követelheti, hogy az útipoggyászok és járművek állapotát, valamint a kár okát és összegét a szállítási szerződést megkötő felek vagy a bíróság által kijelölt szakértő állapítsa meg. Az eljárásra annak az államnak a jogszabályai és előírásai az irányadók, ahol a megállapítás történik.

55. cikk

Igények

1. § Az utasok halála és sérülése esetében a fuvarozó felelősségével kapcsolatos igényeket ahhoz a fuvarozóhoz kell írásban intézni, aki ellen eljárás indítható. Ha a szállítás egyetlen szerződés alapján történik, és végrehajtásában részfuvarozók vesznek részt, az igényt lehet intézni az első vagy az utolsó fuvarozóhoz vagy ahhoz, akinek székhelye, telephelye vagy irodája, amely a szerződést kötötte, az utas lakóhelye szerinti vagy állandó tartózkodási helye szerinti államban található.

2. § A szállítási szerződésen alapuló egyéb igényeket írásban kell intézni az 56. cikk 2. és 3. §-ában megjelölt fuvarozóhoz.

3. § Azokat a dokumentumokat, amelyeknek az igényhez való csatolását a jogosult szükségesnek tartja, akár eredetiben, akár másolatban – vagy ha a fuvarozó kéri, hiteles másolatban – kell benyújtani. Az igény rendezése után a fuvarozó követelheti a menetjegy, a poggyászvevény és a fuvarokmány átadását.

56. cikk

Peres eljárás alá vonható fuvarozók

1. § A fuvarozónak az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelőssége alapján peres eljárást csak a 26. cikk 5. §-a értelmében felelős fuvarozó ellen lehet indítani.

2. § A 4. §-ban foglaltakat kivéve az utas a szerződésen alapuló egyéb peres eljárást kizárólag az első vagy az utolsó fuvarozó ellen indíthat, vagy az ellen a fuvarozó ellen, akinek tevékenysége során az eljárásra okot adó tény bekövetkezett.

3. § Ha – részfuvarozók által teljesített szállítás esetében – az útipoggyász vagy a jármű kiszolgáltatására köteles fuvarozó neve – saját beleegyezésével – a poggyászvevényen vagy a fuvarokmányon fel van tüntetve, ellene akkor is kereset indítható a 2. § értelmében, ha az útipoggyászt vagy a járművet át sem vette.

4. § A szállítási szerződés alapján fizetett valamely összeg visszatérítése iránti peres eljárás az ellen a fuvarozó ellen indítható, aki ezt az összeget beszedte, vagy az ellen a fuvarozó ellen, akinek a javára az összeget beszedték.

5. § Peres eljárást a 2. és 4. §-okban megjelölt fuvarozókon kívül más fuvarozók ellen is lehet indítani, ha azt ugyanazon a szállítási szerződésen alapuló főkövetelés tárgyában folyó eljárás során viszontkereset vagy kifogás alakjában érvényesítik.

6. § Amennyiben a jelen Egységes Szabályok a fuvarozás-teljesítési segédekre is alkalmazandók, ellenük is indítható peres eljárás.

7. § Ha a felperes több fuvarozó között választhat, választási joga megszűnik, mihelyt azok valamelyike ellen a peres eljárást megindította; ez irányadó akkor is, ha a felperes egy vagy több fuvarozó és fuvarozás-teljesítési segéd között választhat.

57. cikk

Illetékesség

1. § A jelen Egységes Szabályokon alapuló peres eljárást csak a felek által közös megállapodással kijelölt államok bíróságai vagy az alperes lakóhelye, állandó tartózkodási helye, székhelye vagy a szerződést kötő telephelye, irodája szerinti állam bírósága előtt indítható. Más bírósághoz nem lehet fordulni.

2. § Ha a jelen Egységes Szabályokon alapuló peres eljárás folyik az 1. § értelmében illetékes bíróság előtt, vagy ha egy ilyen perben az illetékes bíróság ítéletet hozott, ugyanazon az alapon ugyanazon felek között újabb peres eljárás nem indítható, kivéve, ha annak a bíróságnak az ítélete, amely előtt az első peres eljárást indították, nem hajtható végre abban az államban, amelyben az újabb peres eljárást indították.

58. cikk

Az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelősséggel kapcsolatos kereset jog elévülése

1. § A jogosult elveszíti a fuvarozónak az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelősségén alapuló kereseti jogát, ha az utas az általa elszenvedett balesetet legkésőbb tizenkét hónappal azt követően, hogy tudomást szerzett a kárról, valamely fuvarozónál – akihez az 55. cikk 1. §-a értelmében az igény benyújtható – nem jelenti be. Ha a jogosult a fuvarozónak a balesetet szóban jelenti be, a fuvarozó erről a szóbeli bejelentésről tanúsítványt köteles neki kiadni.

2. § Mindazonáltal a kereseti jog nem szűnik meg, ha

a) az 1. §-ban megadott határidőn belül a jogosult igényt nyújtott be az 55. cikk 1. §-ában megjelölt egyik fuvarozónál;

b) a felelős fuvarozó az 1. §-ban megadott határidőn belül más úton tudomást szerzett az utast ért balesetről;

c) ha a baleset bejelentése olyan körülmények folytán nem vagy nem kellő időben történt, amelyek a jogosultnak nem róhatók fel;

d) ha a jogosult bizonyítja, hogy a baleset a fuvarozó hibájából következett be.

59. cikk

Poggyászszállításból eredő kereseti jog megszűnése

1. § Az útipoggyásznak a jogosult részéről való átvétele megszünteti a szállítási szerződésből eredő minden kereseti jogot a fuvarozóval szemben a részleges elveszésért, a sérülésért vagy a késedelmes kiszolgáltatásért.

2. § Nem szűnik meg azonban a kereseti jog:

a) részleges elveszés vagy sérülés esetén, ha

1. az elveszést vagy a sérülést az 54. cikknek megfelelően azt megelőzően állapították meg, hogy az útipoggyászt a jogosult átvette,
2. kizárólag a fuvarozó hibájából maradt el az a megállapítás, amelynek az 54. cikk értelmében meg kellett volna történnie;

b) külsőleg fel nem ismerhető olyan kárért, amelyet a jogosult csak az útipoggyász átvétele után állapított meg, ha a jogosult

1. az 54. cikknek megfelelő megállapítást a kár felfedezése után azonnal, de legkésőbb az útipoggyász átvételét követő három napon belül kérte, és

2. ezenkívül bizonyítja, hogy a kár a fuvarozó általi átvétel és a kiszolgáltatás közötti időben keletkezett;

c) ha késedelmes kiszolgáltatás esetében a jogosult huszonegy napon belül az 56. cikk 3. §-ában megjelölt fuvarozók valamelyike ellen érvényesíti a jogait;

d) ha a jogosult bizonyítja, hogy a kárt a fuvarozó hibája okozta.

60. cikk

A kereseti jog elévülése

1. § A fuvarozónak az utasok halála és sérülése tekintetében fennálló felelősségével kapcsolatos kereseti jog elévül:

a) az utas esetében a baleset napjától számított három év elteltével;

b) más jogosultak esetében az utas halálától számított három év alatt, legkésőbb azonban a baleset napjától számított öt év alatt.

2. § A szállítási szerződésből eredő egyéb igények egy év alatt évülnek el. Az elévülési idő azonban két év olyan kár megtérítésére irányuló igény esetében, amely akár a károkozás szándékával, akár gondatlanul de a kár lehetséges bekövetkezésének a tudatában elkövetett cselekményre vagy mulasztásra vezethető vissza.

3. § A 2. § szerinti igényeknél az elévülési idő elkezdődik:

a) a teljes elveszés miatti kártérítés esetén a 22. cikk 3. §-ában megállapított határidő lejártát követő tizennegyedik napon;

b) a részleges elveszés, sérülés vagy késedelmes kiszolgáltatás miatti kártérítés esetén a kiszolgáltatás napján;

c) az utasok szállítására vonatkozó minden más esetben a menetjegy érvényessége lejártának a napján.

Az elévülési idő kezdő napja az elévülési időbe nem számít bele.

4. § Ha az 55. cikknek megfelelően, a szükséges mellékletek csatolásával a fuvarozóhoz igényt nyújtanak be, az elévülés szünetel addig a napig, amelyen a fuvarozó az igényt írásban elutasítja, és a mellékleteket visszaküldi. Ha a fuvarozó az igény egy részét elismeri, az elévülés az igény még vitatott része tekintetében folyik tovább. Az igény vagy a válasz átvételének, valamint a mellékletek visszaadásának bizonyítása azt a felet terheli, aki erre a tényre hivatkozik. Az ugyanarra a követelésre vonatkozó további igények az elévülést nem szüneteltetik.

5. § Elévült igény viszontkereset vagy kifogás útján sem érvényesíthető.

6. § Az elévülés szünetelésére és félbeszakadására egyébként a nemzeti jog irányadó.

VII. Cím

FUVAROZÓK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK

61. cikk

A menet- és viteldíj felosztása

1. § Minden fuvarozó köteles az érdekelt fuvarozóknak azokból a menet- és viteldíjakból, amelyeket beszedett vagy be kellett volna szednie, az őket megillető részt kifizetni. A kifizetés módját a fuvarozók egymás közt megállapodással rögzítik.

2. § A 6. cikk 3. §-át, a 16. cikk 3. §-át és a 25. cikket a részfuvarozók közötti kapcsolatokra is alkalmazni kell.

62. cikk

Visszkereseti jog

1. § Azt a fuvarozót, aki a jelen Egységes Szabályok értelmében kártérítést fizetett, a következő rendelkezések figyelembevételével visszkereseti jog illeti meg a szállításban részt vett fuvarozókkal szemben:

a) az a fuvarozó, aki a kárt okozta, egyedül felelős azért;

b) ha a kárt több fuvarozó okozta, mindegyik az általa okozott kárért felelős; ha ilyen megkülönböztetés nem lehetséges, a kártérítés a fuvarozók között a *c)* pont alapján oszlik meg;

c) ha nem bizonyítható, hogy a kárt melyik fuvarozó okozta, a kártérítés a szállításban részt vett összes fuvarozó között oszlik meg, kivéve azokat, akik bizonyítják, hogy a kárt nem ők okozták; a felosztás a menet- és viteldíjnak az egyes fuvarozókra eső részei arányában történik.

2. § Bármely fuvarozó fizetésképtelensége esetében, az őt terhelő, de általa meg nem fizetett részlet a szállításban részt vett összes többi fuvarozó között a szállítási díjnak az egyes fuvarozókra eső részei arányában oszlik meg.

63. cikk

Visszkereseti eljárás

1. § A 62. cikk szerinti visszkereseti jogot gyakorló fuvarozó által teljesített kifizetés jogszerűségét az a fuvarozó, aki ellen a visszkereseti jogot érvényesítik, nem vitathatja, ha a kártérítést bíróság állapította meg, és az utóbbi fuvarozónak, az eljárásról való szabályszerű értesítés útján lehetővé tették, hogy az eljárásba beavatkozzék. Az értesítés és a beavatkozás határidejét az alapper bírósága állapítja meg.

2. § Annak a fuvarozónak, aki visszkereseti jogot gyakorol, ugyanabban az eljárásban kell érvényesítenie az igényeit minden fuvarozóval szemben, akivel nem egyezett meg; ellenkező esetben elveszíti a visszkereseti jogát azokkal a fuvarozókkal szemben, akik ellen nem indított eljárást.

3. § A bíróságnak ugyanabban az ítéletben kell határoznia az elé terjesztett összes visszkereseti igény tekintetében.

4. § Az a fuvarozó, aki visszkereseti jogát érvényesíteni kívánja, annak a tagállamnak a bíróságához fordulhat, amelynek területén a szállításban részt vevő fuvarozók valamelyikének székhelye, telephelye, vagy a szerződést megkötő iroda található.

5. § Ha az eljárást több fuvarozó ellen kell indítani, a felperes fuvarozó jogosult a 4. § alapján illetékes bíróságok közül kiválasztani azt a bíróságot, amely előtt az eljárást megindítja.

6. § A visszkereseti eljárás nem kapcsolódhat össze a jogosult által a szállítási szerződés alapján kártérítésért indított eljárással.

64. cikk

Megállapodások a visszkereset tárgyában

A fuvarozók a 61. és 62. cikkektől eltérő megállapodásokat köthetnek.

A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM – az Egyezmény B Függeléke) [1]

I. Cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Hatály

1. § Jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni minden díjköteles vasúti árufuvarozási szerződésre – függetlenül a fuvarozási szerződést kötő felek székhelyétől és állampolgárságától –, ha az áru átvételének helye és az áru kiszolgáltatásának helye két külön tagállam területén van.

2. § Jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni azokra a díjköteles vasúti árufuvarozási szerződésekre is, amelyeknél az áru átvételének helye és az áru kiszolgáltatásának helye két különböző állam területén van, amelyek közül legalább az egyik tagállam, és a szerződő felek megegyeznek abban, hogy a szerződés a jelen Egységes Szabályok hatálya alá esik.

3. § Ha egy adott szerződés alá tartozó nemzetközi fuvarozás a határon átmenő vasúti fuvarozás kiegészítéseként egy tagállam belső forgalmában lebonyolított közúti vagy belvízi hajózási útvonalon történő fuvarozást is magába foglal, ezekre is a jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni.

4. § Ha egy adott szerződés alá tartozó nemzetközi fuvarozás a vasúti fuvarozás kiegészítéseként tengeri vagy a határon átmenő belvízi hajózási útvonalon történő fuvarozást is magába foglal, a jelen Egységes Szabályokat kell alkalmazni, ha a tengeri vagy belvízi fuvarozás a COTIF Egyezmény 24. cikkének 1. §-ában megadott vonaljegyzékében szereplő útvonalon történik.

5. § Jelen Egységes Szabályok nem alkalmazhatók a két szomszédos tagállam területén található állomások közötti fuvarozásra, ha ezen állomások infrastruktúráját, a két állam közül csak az egyik joghatósága alá tartozó – egy vagy több – infrastruktúra-kezelő üzemelteti.

6. § Minden állam, amely a jelen Egységes Szabályokhoz hasonló valamely nemzetközi vasúti árufuvarozási egyezmény részese, amikor az Egyezményhez való csatlakozását kéri, fenntarthatja, hogy a jelen Egységes Szabályokat a területén található vasúti infrastruktúra csak egy részén történő fuvarozásra fogja alkalmazni. A vasúti infrastruktúrának ezt a részét pontosan meg kell határozni, és annak egy tagállam vasúti infrastruktúrájához kell csatlakoznia. Ha egy állam a fent említett fenntartással élt, a jelen Egységes Szabályokat csak abban az esetben kell alkalmazni, ha

a) az áru átvételének vagy kiszolgáltatásának helye, valamint a fuvarozási szerződésben kijelölt útvonal a megadott infrastruktúrán található,

b) a megadott infrastruktúra két tagállam infrastruktúráját kapcsolja össze, és a fuvarozási szerződésben azt tranzitfuvarozási útvonalként jelölték ki.

1 Megállapította: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től.

7. § A 6. § szerinti fenntartást tevő tagállam a letéteményes értesítésével bármikor visszavonhatja azt. Ez a visszavonás attól a naptól számított egy hónappal lép hatályba, amelyen a letéteményes erről a tagállamokat értesítette. A nyilatkozat hatályát veszti, ha a 6. § első mondatában említett egyezmény az adott tagállam vonatkozásában hatályát veszti.

2. cikk

Közjogi előírások

Arra a fuvarozásra, amelyre a jelen Egységes Szabályok vonatkoznak, a közjogi előírások is érvényesek maradnak, különösen a veszélyes áruk fuvarozására vonatkozó előírások, valamint a vámjogi és az állatok védelmére vonatkozó előírások.

3. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok vonatkozásában
a) „fuvarozó”: az a szerződő fuvarozó, akivel a feladó az Egységes Szabályok hatálya alá tartozó fuvarozási szerződést megkötötte, vagy az a részfuvarozó, aki ugyanennek a szerződésnek az alapján felelős;
b) „fuvarozás-teljesítési segéd”: az a fuvarozó, aki nem kötött a feladóval fuvarozási szerződést, de akit egészében vagy részben az *a)* pontban meghatározott fuvarozó megbízott a vasúti fuvarozás teljesítésével;
c) „Általános Fuvarozási Feltételek”: azok a fuvarozó által alkalmazott, minden tagállamban hatályos általános feltételek vagy díjszabások, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével a szerződés szerves részévé válnak;
d) „intermodális fuvarozási egység”: olyan konténer, csereszekrény, nyerges pótkocsi vagy más hasonló rakományegység, amelyet intermodális fuvarozásban használnak.

4. cikk

Eltérések

1. § A tagállamok kizárólag a határ két oldalán fekvő olyan állomások közötti fuvarozásra köthetnek a jelen Egységes Szabályoktól eltérő megállapodást, amelyek között közbülső állomás nincs.
2. § A két tagállam közötti fuvarozás esetében – ha az olyan állam területén halad át, amely nem tagállam –, az érintett államok köthetnek olyan megállapodásokat, amelyek eltérnek a jelen Egységes Szabályoktól.
3. § Az 1. és a 2. §-okban említett megállapodásokat, valamint ezek hatálybalépését be kell jelenteni a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezetnek. A Szervezet Főtitkára tájékoztatja erről a tagállamokat és az érintett vállalatokat.

5. cikk

Kötelező jog

Ha a jelen Egységes Szabályok nem rendelkeznek másként, semmis és érvénytelen minden olyan rendelkezés, amely közvetlenül vagy közvetve eltér a jelen Egységes Szabályoktól. E rendelkezések semmissége nem jelenti a fuvarozási szerződés más rendelkezéseinek a semmisségét. Ugyanakkor bármely fuvarozó vállalhat nagyobb felelősséget és terhesebb kötelezettséget, mint amilyet a jelen Egységes Szabályok előírnak.

II. Cím

A FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE ÉS TELJESÍTÉSE

6. cikk

Fuvarozási szerződés

1. § A fuvarozó a fuvarozási szerződéssel arra vállal kötelezettséget, hogy az árut díjazás ellenében a rendeltetési helyre fuvarozza, és ott az átvevőnek átadja.

2. § A fuvarozási szerződést egy egységes minta alapján kiállított fuvarlevél igazolja. A fuvarlevél hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti sem a szerződés létezését, sem érvényességét, amely ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.

3. § A fuvarlevelet a feladó és a fuvarozó írja alá. Az aláírás bélyegzőlenyomattal, gépi könyvelési jellel vagy más megfelelő módon helyettesíthető.

4. § A fuvarozónak a fuvarlevél másodpéldányán alkalmas módon tanúsítania kell, hogy az árut átvette, és a másodpéldányt a feladónak át kell adnia.

5. § A fuvarlevélhez nem fűződnek a hajóraklevélhez hasonló joghatások.

6. § A fuvarlevelet minden egyes küldeményre ki kell állítani. Egy fuvarlevél csak egy vasúti kocsi rakományára érvényes, kivéve, ha a feladó és a fuvarozó másképp állapodik meg.

7. § Ha egy fuvarozás az Európai Közösség vámterületét érinti, vagy olyan területet, amelyre a közös tranziteljárást alkalmazzák, minden küldeményhez olyan fuvarlevelet kell mellékelni, amely megfelel a 7. cikk követelményeinek.

8. § A fuvarozók nemzetközi szövetségei – egyetértésben a fuvaroztatók nemzetközi szövetségeivel, valamint bármely gazdasági integrációs kormányközi szervezettel, amely saját vámjogi szabályozást alkalmaz – egységes fuvarlevél formanyomtatványt dolgoznak ki.

9. § A fuvarlevél és annak másodpéldánya kiállítható olyan elektronikus adatbevitel formájában is, amely olvasható írásjelekké alakítható. Az adatbevitelnél és az adatkezelésnél alkalmazott eljárásoknak funkcionális szempontból egyenértékűnek kell lenniük, különösen ami az adatok által megtestesített fuvarlevél bizonyító erejét illeti.

7. cikk

A fuvarlevél tartalma

1. § A fuvarlevél az alábbi adatokat tartalmazza:

a) kiállításának helye és ideje;

b) a feladó neve és címe;

c) a fuvarozási szerződést megkötő fuvarozó neve és címe;

d) annak a személynek a neve és címe, akinek az árut ténylegesen átadták, ha az nem a *c)* pontban említett fuvarozó;

e) az áru átvételének helye és ideje;
f) az áru kiszolgáltatásának helye;
g) az átvevő neve és címe;
h) az áru megnevezése és a csomagolás módjának leírása, továbbá veszélyes áruk esetében a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID) szerinti leírás;
i) darabáru esetén az árudarabok száma és a küldemények azonosításához szükséges jelölések és számozás;
j) a vasúti kocsi száma, amennyiben a fuvarozás kocsirakományként történik;
k) a saját kerekein futó vasúti járművek száma, amennyiben azokat áruként adták fel a fuvarozásra;
l) intermodális fuvarozási egység esetén a kategória, a szám vagy egyéb, az azonosításhoz szükséges jellemzők;
m) az áru bruttó tömege vagy más formában megadott mennyisége;
n) a vám- vagy más államigazgatási hatóságok által megkövetelt iratok részletes listája, amelyeket a fuvarlevélhez csatoltak, vagy amelyek a fuvarozó részére a hivatalosan megnevezett hatóságnál vagy a szerződésben megjelölt szervnél rendelkezésére állnak;
o) a fuvarozással kapcsolatos költségek (fuvardíj, egyéb költségek, vám és más, a szerződés megkötése után a kiszolgáltatásig felmerülő költségek), amennyiben ezeket az átvevőnek kell kifizetnie, vagy bármilyen más utalás arra, hogy a költségeket az átvevő fizeti;
p) az a kijelentés, hogy a fuvarozás – bármilyen ezzel ellentétes rendelkezéstől függetlenül – a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.
2. § A fuvarlevél szükség szerint a következő adatokat is tartalmazza:
a) ha a fuvarozást részfuvarozók végzik, annak a fuvarozónak a megjelölése, aki az árut kiszolgáltatni köteles, amennyiben beleegyezett abba, hogy ezt a fuvarlevélbe bejegyezzék;
b) azok a költségek, amelyek kifizetését a feladó vállalja;
c) az utánvét összege;
d) az áru bevallott értéke és a kiszolgáltatási érdekbevallás összege;
e) a fuvarozás megállapodás szerinti határideje;
f) a megállapodás szerinti útvonal;
g) az 1. § *n)* pontjában nem említett iratok listája, amelyeket a fuvarozónak átadtak;
h) a feladó bejegyzései a vasúti kocsin általa alkalmazott zárak számáról és jelöléséről.
3. § A szerződő felek minden egyéb általuk hasznosnak ítélt adatot bejegyezhetnek a fuvarlevélbe.

8. cikk

Felelősség a fuvarlevélbe bejegyzett adatokért

1. § A feladó felelős a fuvarozóra háruló összes költségért és kárért, ami az alábbiakból ered:
a) a feladó által a fuvarlevélbe írt adatok helytelenek, pontatlanok, hiányosak, vagy nem a kijelölt helyre vannak bejegyezve, vagy
b) a feladó elmulasztotta a RID által előírt adatokat bejegyezni.
2. § Ha a feladó kérésére a fuvarozó a fuvarlevélbe bejegyzéseket tesz, azt ellenkező bizonyításáig úgy kell tekinteni, hogy a feladó nevében járt el.
3. § Ha a fuvarlevél nem tartalmazza a 7. cikk 1. §-ának *p)* pontja szerinti kijelentést, a fuvarozó felel minden olyan költségért és kárért, amely a rendelkezésre jogosultat a mulasztás miatt érte.

9. cikk

Veszélyes áru

Ha a feladó elmulasztja bejegyezni a RID által előírt adatokat, a fuvarozó – ahogy a körülmények megkövetelik – bármikor kirakhatja, megsemmisítheti vagy ártalmatlanná teheti az árut anélkül, hogy kártérítést fizetne, kivéve, ha az áru átvételénél tudott arról, hogy veszélyes természetű.

10. cikk

Költségek fizetése

1. § Amennyiben a feladó és a fuvarozó nem állapodnak meg másképp, a költségeket (fuvardíj, egyéb díjak, vám és más, a szerződés megkötésétől az áru kiszolgáltatásáig felmerülő költség) a feladó fizeti.

2. § Ha a feladó és a fuvarozó közötti megállapodás értelmében a költségeket az átvevő fizeti, és az átvevő sem a fuvarlevelet nem vette át, sem jogait nem érvényesítette a 17. cikk 3. § szerint, sem a fuvarozási szerződést nem módosította a 18. cikk értelmében, akkor a költségeket továbbra is a feladó köteles fizetni.

11. cikk

Vizsgálat

1. § A fuvarozó bármikor jogosult megvizsgálni, hogy a fuvarozási feltételeket betartották-e, és hogy a küldemény megegyezik-e a feladó által a fuvarlevélbe beírt adatokkal. Ha a vizsgálat érinti a küldemény tartalmát, azt lehetőség szerint a jogosult jelenlétében kell végezni; amennyiben ez nem lehetséges, a fuvarozó két független tanút von be, kivéve, ha abban a tagállamban, ahol a vizsgálat történik, a jogszabályok és előírások másként rendelkeznek.

2. § Ha a küldemény nem egyezik meg a fuvarlevélbe bejegyzett adatokkal, vagy nem tartották meg a feltételesen fuvarozható áruk fuvarozására vonatkozó rendelkezéseket, a vizsgálat eredményét fel kell tüntetni a küldeményt kísérő fuvarlevél másolatán, és ha a fuvarlevél másodpéldánya még a fuvarozó birtokában van, azon is. Ebben az esetben a vizsgálat költségei az árut terhelik, amennyiben azokat azonnal ki nem fizetik.

3. § Ha a berakást a feladó végzi, joga van kérni, hogy a fuvarozó ellenőrizze az áru állapotát, csomagolását, a fuvarlevélen szereplő bejegyzések pontosságát az árudarabok számára, jelölésére és számozására vonatkozóan, valamint a bruttó tömeget, illetve a másként feltüntetett mennyiséget. A fuvarozó csak akkor köteles a vizsgálatot elvégezni, ha ehhez megfelelő eszközökkel rendelkezik. A fuvarozó követelheti a vizsgálat költségeinek a kifizetését. A vizsgálat eredményét a fuvarlevélen fel kell tüntetni.

12. cikk

A fuvarlevél bizonyító ereje

1. § A fuvarlevél az ellenkező bizonyításáig igazolja a fuvarozási szerződés megkötését, feltételeit és az árunak a fuvarozó általi átvételét.

2. § Ha a fuvarozó végzi a berakást, a fuvarlevél – ellenkező bizonyításig – tanúsítja az áru állapotát és csomagolását, úgy, ahogy azt a fuvarlevélre bejegyezték, vagy ha ilyen bejegyzések nincsenek, azt, hogy a fuvarozó általi átvételekor az áru láthatólag jó állapotban volt, és hogy az árudarabok számára, jelölésére és számozására, valamint az áru bruttó tömegére vagy a másként feltüntetett mennyiségére vonatkozóan a fuvarlevélen szereplő bejegyzések pontosak.

3. § Ha a feladó végzi a berakást, a fuvarlevél – ellenkező bizonyításig – tanúsítja az árunak a fuvarlevélbe bejegyzett állapotát és csomagolását, vagy ha ilyen bejegyzés nincs, az áru láthatólag jó állapotát, és – ha a fuvarozó a rakományt vizsgálta és a vizsgálat tényét és eredményét a fuvarlevélre rávezette – a 2. §-ban említett kijelentések helyességét.

4. § Ezzel szemben a fuvarlevél nem a fentiek szerinti bizonyíték, ha azon megalapozott fenntartást jegyeztek be. Megalapozott fenntartásnak számít, ha a fuvarozónak nincs megfelelő eszköze arra, hogy ellenőrizze: a küldemény megfelel-e a fuvarlevélen feltüntetett bejegyzéseknek.

13. cikk

Az áru berakása és kirakása

1. § A feladó és a fuvarozó megállapodnak abban, hogy kinek a feladata az áru berakása és kirakása. Ha ilyen megállapodás nem született, az árudarabok be- és kirakása a fuvarozó feladata, míg a kocsirakománynál a berakás a feladó, a kirakás pedig az átvevő feladata a kiszolgáltatást követően.

2. § A feladó felelős az általa végzett hibás berakás minden következményéért, így köteles különösen a fuvarozó ebből eredő kárát megtéríteni. A hibás berakás bizonyítása a fuvarozó feladata.

14. cikk

Csomagolás

A feladó felel a fuvarozóval szemben minden olyan kárért és költségért, amelynek a csomagolás hiánya vagy a hibás csomagolás az oka, kivéve, ha a csomagolás hiányossága az áru átvételekor szemmel látható vagy a fuvarozó által ismert volt, és ő erre vonatkozóan nem tett fenntartást.

15. cikk

Államigazgatási hatósági előírások teljesítése

1. § A vám- és más államigazgatási hatóság által megkövetelt előírásoknak a kiszolgáltatás előtti teljesítése érdekében a feladó a fuvarlevélhez csatolja vagy a fuvarozó rendelkezésére bocsátja a szükséges iratokat, és ellátja a fuvarozót az összes szükséges információval.

2. § A fuvarozó nem köteles ellenőrizni, hogy az iratok és az információk pontosak és elégségesek-e. A feladó felel a fuvarozóval szemben minden olyan kárért, amely abból származik, hogy az említett iratok vagy információk hiányoznak, hiányosak vagy szabálytalanok, kivéve, ha ez a fuvarozó hibája.

3. § A fuvarozó felelős a fuvarlevélben megjelölt és a fuvarlevélhez csatolt vagy a fuvarozónak átadott iratok elvesztésének vagy helytelen felhasználásának következményeiért, kivéve, ha az iratok elveszését vagy azok helytelen felhasználásából eredő kárt olyan körülmények okozták, amelyeket a fuvarozó nem tudott elkerülni, és amelyek következményeit nem tudta elhárítani. Mindazonáltal a fizetendő kártérítés nem haladhatja meg azt az összeget, amelyet az áru teljes elveszése esetén kellene fizetni.

4. § A feladó a fuvarlevélbe tett bejegyzéssel, vagy az átvevő a 18. cikk 3. §-ának megfelelően kérheti, hogy:

a) a vám- vagy más államigazgatási hatóság által megkövetelt előírások teljesítésénél jelen legyen, vagy megbízottja által magát képviseltesse, hogy minden szükséges felvilágosítást és magyarázatot meg tudjon adni;

b) ő maga vagy megbízottja töltse ki a vám- vagy más államigazgatási hatóság által megkövetelt nyomtatványokat, amennyiben annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai, ahol ez történik, ezt lehetővé teszik;

c) ha ő maga vagy megbízottja jelen van a vám- vagy más államigazgatási hatóság által megkövetelt előírások teljesítésénél, vagy ha ő maga vagy megbízottja tölti ki azokat, a vámilletéket és más járulékokat kifizethesse, amennyiben annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai, ahol ez történik, az ilyen kifizetést lehetővé teszik.

Ilyen esetekben sem a feladó, sem az áru felett rendelkezési joggal bíró átvevő, sem megbízottjuk nem veheti birtokába az árut.

5. § Amennyiben a vám- vagy más államigazgatási hatóság által megkövetelt előírások teljesítését a feladó által megjelölt helyen a hatályos előírások nem teszik lehetővé, vagy ha e célból a feladó olyan eljárást írt elő, amely nem teljesíthető, a fuvarozó a jogosult érdekei szempontjából legkedvezőbbnek tűnő intézkedést köteles megtenni és értesítenie kell a feladót a megtett intézkedéseiről.

6. § Ha a feladó vállalta a vámilleték kifizetését, a fuvarozó a vámhatósági előírásokat választása szerint vagy a fuvarozás közben, vagy a rendeltetési állomáson teljesíti.

7. § Ugyanakkor a fuvarozó az 5. § szerint járhat el, ha az átvevő a fuvarlevelet a rendeltetési állomáson hatályos szabályok által megadott határidőn belül nem vette át.

8. § A feladó köteles betartani az áru csomagolására és ponyvázására vonatkozó vám- vagy más államigazgatási hatósági előírásokat. Ha a feladó nem csomagolta és ponyvázta az előírásoknak megfelelően az árut, a fuvarozó jogosult ezt megtenni; az ebből származó költségek az árut terhelik.

16. cikk

Fuvarozási határidők

1. § A fuvarozási határidőt a feladó és a fuvarozó közösen állapítja meg. Ha erről nem születik megállapodás, a fuvarozási határidő nem lehet hosszabb, mint ami a 2–4. §-ok alkalmazásából adódik.

2. § A 3. és 4. § kivételével a leghosszabb fuvarozási határidők a következők:

a) a kocsirakományokra

– kezelési idő	12 óra,
– fuvarozási határidő minden megkezdett 400 km-re	24 óra;

b) darabáru esetén

– kezelési idő	24 óra,
– fuvarozási határidő minden megkezdett 200 km-re	24 óra.

A távolságok a megállapodásban rögzített útvonalra vonatkoznak, ennek hiányában a lehetséges legrövidebb útvonalra.

3. § A fuvarozó a következő esetekben meghatározott időtartamra póthatáridőket állapíthat meg:

a) azokra a küldeményekre, amelyeket a következők szerint fuvaroznak
– eltérő nyomtávú vonalakon,
– tengeri vagy belvízi úton,
– közúton, ha nincs vasúti összeköttetés;
b) olyan rendkívüli körülmények esetében, amelyek a forgalom rendkívüli megnövekedését idézik elő, vagy az üzemben rendkívüli nehézségeket okoznak.

A póthatáridők hosszát az Általános Fuvarozási Feltételekben fel kell tüntetni.

4. § A fuvarozási határidő az áru átvételétől kezdődik; és a fuvarozó hibáján kívüli várakozás idejével meghosszabbodik. A fuvarozási határidő szünetel vasárnap és a törvényes ünnepnapokon.

17. cikk

Kiszolgáltatás

1. § A fuvarozó köteles a teljesítés helyén az átvevőnek a fuvarlevelet átadni és az árut kiszolgáltatni, átvételi elismervény és a fuvarozási szerződés alapján járó összegek megfizetése ellenében.

2. § Az árunak az átvevő részére történt kiszolgáltatásával egyenértékű, ha a teljesítés helyén hatályos előírásoknak megfelelően:
a) az árut nem a fuvarozó felügyelete alatt álló épületben vagy raktárban adják át a vám- vagy adóhatóságnak,
b) az árut a fuvarozónak raktározásra átadják, vagy valamely szállítmányozónál letétbe helyezik, vagy közraktárban helyezik el.

3. § Az árunak a rendeltetési állomásra való megérkezése után az átvevő kérheti a fuvarozótól, hogy a fuvarlevelet adja át, és az árut szolgáltassa ki a részére. Ha az áru elveszését állapították meg, vagy ha az áru a 29. cikk 1. §-ában megállapított határidő lejártáig nem érkezett meg, az átvevő jogosult a fuvarozóval szemben a fuvarozási szerződésből eredő jogait saját nevében érvényesíteni.

4. § A jogosult az áru átvételét még a fuvarlevél átvétele és a fuvarozási szerződésből eredő költségek megfizetése után is mindaddig megtagadhatja, amíg valamely általa állított hiány vagy kár megállapítása céljából a kívánt vizsgálat meg nem történik.

5. § Egyébként az áru kiszolgáltatása a teljesítés helyén érvényes előírásoknak megfelelően történik.

6. § Ha az árut anélkül szolgáltatták ki, hogy az utánvétet előzetesen beszedték volna, a fuvarozó köteles a feladót kártalanítani az árut terhelő utánvét összegének erejéig, ez azonban nem érinti az átvevővel szembeni visszkereseti jogát.

18. cikk

Az áru feletti rendelkezési jog

1. § A feladónak joga van az áru felett rendelkezni és utólagos rendelkezésekkel módosítani a fuvarozási szerződést. A feladó kérheti a fuvarozótól, hogy:
a) ne folytassa a fuvarozást;
b) halassza el a kiszolgáltatást;
c) más átvevőnek szolgáltassa ki az árut, mint aki a fuvarlevélen fel van tüntetve;
d) a vasút az árut ne a fuvarlevélben megjelölt teljesítési helyen, hanem valamely más helyen szolgáltassa ki.

2. § A feladó joga a fuvarozási szerződés módosítására megszűnik, még akkor is, ha a fuvarlevél másodpéldánya az ő birtokában van, ha az átvevő:
a) a fuvarlevelet kiváltatta;
b) az árut átvette;

c) a 17. cikk 3. §-a szerint érvényesítette a jogát;
d) a 3. §-ban foglaltak szerint utasítás adására jogosult; ettől kezdve a fuvarozó az átvevő utasításait és rendelkezéseit köteles teljesíteni.
3. § A fuvarozási szerződés módosításának joga az átvevőt már a fuvarlevél kiállításától kezdődően megilleti, kivéve, ha a feladó ezzel ellenkező utasítást jegyez be a fuvarlevélbe.
4. § Az átvevő joga a fuvarozási szerződés módosítására megszűnik, ha
a) a fuvarlevelet kiváltotta;
b) az árut átvette;
c) jogait a 17. cikk 3. §-a értelmében érvényesítette;
d) az 5. § értelmében úgy rendelkezik, hogy az árut más személynek kell kiszolgáltatni, és ez a személy a 17. cikk 3. §-a szerint jogait érvényesíti.
5. § Ha az átvevő úgy rendelkezett, hogy az árut más személynek kell kiszolgáltatni, ez a személy nem jogosult a fuvarozási szerződés módosítására.

19. cikk

A rendelkezési jog gyakorlása

1. § Ha a feladó vagy a 18. cikk 3. §-a szerinti esetben az átvevő utólagos rendelkezéssel kívánja a fuvarozási szerződést módosítani, be kell mutatnia a fuvarozónak a fuvarlevél másodpéldányát, amelyen fel kell tüntetni a módosításokat.
2. § A feladó vagy – a 18. cikk 3. §-a szerinti esetben – az átvevő megtéríti a fuvarozónak az utólagos rendelkezések végrehajtásából származó költségeket és kárt.
3. § Az utólagos rendelkezések végrehajtásának lehetségesnek, jogszerűnek és ésszerűen elvárhatónak kell lennie, amikor a rendelkezések eljutnak ahhoz, akinek azokat végre kell hajtania, és nem zavarhatják a fuvarozó vállalkozásának normális működését, továbbá nem okozhatnak kárt más küldemények feladóinak vagy átvevőinek.
4. § Az utólagos rendelkezések nem vezethetnek a küldemény megosztásához.
5. § Ha a 3. §-ban foglaltak alapján a fuvarozó nem tudja végrehajtani a kapott rendelkezéseket, azonnal értesíteni köteles azt, akitől a rendelkezések származnak.
6. § A fuvarozó hibája esetén felelős a rendelkezés nem vagy nem megfelelő végrehajtásának a következményeiért. Magasabb kártérítésre azonban nem köteles, mint amely az áru elveszése esetében jár.
7. § Ha a fuvarozó a feladó utólagos rendelkezésének anélkül tesz eleget, hogy a fuvarlevél másodpéldányának a bemutatását megkövetelné, az átvevővel szemben felel minden az átvevőt ért kárért, ha a másodpéldányt az átvevőnek átadták. Magasabb kártérítésre azonban nem köteles, mint amely az áru elveszése esetében jár.

20. cikk

Fuvarozási akadály

1. § Fuvarozási akadály esetén a fuvarozó dönti el, hogy célszerű-e az áru fuvarozását az útvonal megváltoztatásával folytatni, vagy a jogosult érdekének az felel meg inkább, ha a fuvarozó a rendelkezésére álló lényeges adatok közlése mellett az utasítását kéri.
2. § Ha a fuvarozás folytatása nem lehetséges, a fuvarozó utasítást kér a rendelkezésre jogosulttól. Ha a fuvarozó nem kap utasítást ésszerű időn belül, olyan intézkedéseket kell tennie, amelyek megítélése szerint a rendelkezésre jogosult érdekeinek leginkább megfelelnek.

21. cikk

Kiszolgáltatási akadály

1. § Kiszolgáltatási akadály esetén a fuvarozó köteles erről a feladót késedelem nélkül értesíteni, és tőle utasítást kérni, kivéve, ha a feladó a fuvarlevélbe tett bejegyzéssel kérte, hogy kiszolgáltatási akadály esetén az árut neki küldjék vissza.

2. § Ha a kiszolgáltatási akadály megszűnik, mielőtt a feladó utasítása a fuvarozóhoz megérkezik, az árut a átvevőnek ki kell szolgáltatni. Erről a feladót haladéktalanul értesíteni kell.

3. § Ha az átvevő az áru átvételét megtagadja, a feladót az utasítási jog akkor is megilleti, ha a fuvarlevél másodpéldányát nem tudja bemutatni.

4. § Ha a kiszolgáltatási akadály azután merül fel, hogy az átvevő a 18. cikk 3–5. §-ai értelmében a fuvarozási szerződést módosította, a fuvarozó köteles az átvevőt értesíteni.

22. cikk

A fuvarozási és kiszolgáltatási akadályok következményei

1. § A fuvarozó részére meg kell téríteni azokat a költségeket, amelyek azért merültek fel, mert

a) utasítást kért,

b) a kapott utasításokat végrehajtotta,

c) a kért utasítás nem vagy nem időben jutott el hozzá,

d) vagy a 20. cikk 1. §-a értelmében, akkor is, ha a fuvarozó úgy hozott döntést, hogy nem kért előtte utasítást, kivéve akkor, ha ezek a költségek a fuvarozó hibájából keletkeztek.

A fuvarozó a fuvardíjat az igénybe vett útvonalra szedheti be, és az ennek megfelelő fuvarozási határidőt igényelheti.

2. § A 20. cikk 2. §-ában és a 21. cikk 1. §-ában megadott esetekben a fuvarozó a jogosult költségére az árut azonnal kirakhatja. Ezzel a fuvarozást befejezettnek kell tekinteni. A fuvarozó ilyen esetben köteles az árut a jogosult részére megőrizni. Az árut harmadik személyre is rábízhatja és ilyenkor csak e harmadik személy elvárható gondossággal való kiválasztásáért felel. A fuvarozási szerződés alapján járó díjak és az egyéb költségek továbbra is az árut terhelik.

3. § A fuvarozó az árut értékesítheti anélkül, hogy a jogosult utasításait bevárná, ha az áru romlandó, vagy állapota ezt indokolttá teszi, vagy ha a raktározási költségek nem állnának arányban az áru értékével. A fuvarozó más esetben is értékesítheti az árut, ha ésszerű határidőn belül nem kapott a jogosulttól ezzel ellenkező olyan utasítást, amelynek végrehajtása ésszerűen elvárható.

4. § Ha az árut értékesítették, az eladásból befolyt összeget – az árut terhelő költségek levonása után – a jogosult rendelkezésére kell bocsátani. Ha a befolyt összeg ezeknél a költségeknél kisebb, a különbözetet a feladónak kell megfizetnie.

5. § Az értékesítés esetén alkalmazandó eljárást annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai, illetve szokásai határozzák meg, ahol az áru található.

6. § Ha a feladó a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály esetén ésszerű időn belül nem ad utasítást, és ha a fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadályt nem lehet a 2. és a 3. §-oknak megfelelően elhárítani, a fuvarozó az árut visszaküldheti a feladónak, vagy ha indokolt, a feladó költségére megsemmisítheti.

III. Cím

FELELŐSSÉG

23. cikk

A felelősség alapja

1. § A fuvarozó felelős azért a kárért, amely az áru teljes vagy részleges elveszése vagy sérülése következtében az áru átvételétől a kiszolgáltatásig keletkezik, valamint a fuvarozási határidő túllépéséből eredő károkért, bármilyen is az igénybe vett vasúti infrastruktúra.

2. § A fuvarozó mentesül ez alól a felelősség alól, ha az elveszést, sérülést, vagy a fuvarozási határidő túllépését a jogosult hibája, a fuvarozó hibájára vissza nem vezethető rendelkezése, az áru sajátos hibája (belső megromlás, veszteség stb.) vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el.

3. § A fuvarozó mentesül ez alól a felelősség alól, ha az elveszés vagy sérülés a következő körülmények egyikével vagy ezek közül többel együtt járó különös kockázatból ered:

a) az áru nyitott vasúti kocsiban történő fuvarozása az Általános Fuvarozási Feltételek vagy ha erről kifejezetten megállapodtak és a fuvarlevélbe bejegyezték. Ha az áru a légköri (időjárási) hatások következtében szenvedett kárt, az intermodális fuvarozási egységekben és a vasúti kocsin, zárt járművekben fuvarozott áru nem számít nyitott vasúti kocsiban fuvarozottnak. Ha a nyitott vasúti kocsiban fuvarozott árunál a feladó ponyvát alkalmaz, a fuvarozóra ugyanaz a felelősség hárul, mint a nem ponyvázott nyitott vasúti kocsiban való fuvarozásánál, akkor is, ha olyan áruról van szó, amely az Általános Fuvarozási Feltételek alapján nyitott vasúti kocsiban nem fuvarozható;

b) a csomagolás hiánya vagy hiányossága olyan áruknál, amelyek csomagolás nélkül vagy hiányos csomagolásban természetüknél fogva elveszésnek vagy sérülésnek vannak kitéve;

c) a feladó által végzett berakás vagy az átvevő által végzett kirakás;

d) bizonyos áruk természetes tulajdonságai, amelynek következtében teljes vagy részleges elveszésnek vagy sérülésnek vannak kitéve, különösen törés, rozsdásodás, természetes belső megromlás, kiszáradás, vagy elszóródás útján;

e) az árudarabok szabálytalan, pontatlan vagy hiányos megnevezése vagy számozása;

f) élő állat fuvarozása;

g) olyan fuvarozás, amely az érvényes rendelkezések vagy a feladó és a fuvarozó között létrejött és a fuvarlevélbe bejegyzett megegyezés alapján kísérővel történik, ha az elveszés vagy a sérülés olyan kockázatból ered, amelyet a kísérőnek kellett volna elhárítania.

24. cikk

Felelősség a vasúti jármű áruként való fuvarozása esetén

1. § A saját kerekein futó vasúti jármű esetében, amennyiben azt áruként adták fel, a fuvarozó felel a jármű vagy alkatrészeinek elveszéséből vagy sérüléséből keletkező kárért, amely az átvétel és a kiszolgáltatás között keletkezik, valamint a fuvarozási határidő túllépéséből származó kárért, kivéve ha bizonyítja, hogy a kár nem az ő hibájából keletkezett.

2. § A fuvarozó nem felelős azoknak az alkatrészeknek az elveszéséért, amelyek a jármű hosszanti oldalaira nem kerültek feliratozásra, vagy amelyeket nem tüntettek fel a járművet kísérő jegyzékben.

25. cikk

Bizonyítási teher

1. § A fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az elveszést, a sérülést vagy a fuvarozási határidő túllépését a 23. cikk 2. §-ában felsorolt tények valamelyike okozta.
2. § Ha a fuvarozó azt állítja, hogy az elveszés vagy a sérülés – az eset körülményeit figyelembe véve – a 23. cikk 3. §-ában felsorolt különös kockázatok egyikéből vagy ezek közül többből eredhetett, azt kell vélelmezni, hogy így történt. A jogosult azonban bizonyíthatja, hogy a kár sem részben, sem egészben nem lehetett ezeknek a veszélyeknek az egyike sem.
3. § A 2. § szerinti vélelem nem alkalmazható a 23. cikk 3. §-ának *a)* pontjában említett esetben, ha a hiány rendkívül nagymértékű, vagy egész árudarabok vesztek el.

26. cikk

Részfuvarozók

Ha egyetlen fuvarozási szerződés tárgyát képező fuvarozást több részfuvarozó teljesít, az árunak a fuvarlevéllel való átvételével minden fuvarozó szerződő féllé válik a fuvarozási szerződés rendelkezéseinek megfelelően, és terhelik az abból eredő kötelezettségek. Ebben az esetben minden fuvarozó felelős az egész útvonalon történő fuvarozásért a kiszolgáltatásig.

27. cikk

Fuvarozás-teljesítési segéd

1. § A fuvarozó akkor is felelős a fuvarozás egészéért, ha a fuvarozás teljesítését részben vagy egészben fuvarozás-teljesítési segédre bízta, akár joga van erre a fuvarozási szerződés alapján, akár nem.
2. § Jelen Egységes Szabályok rendelkezései, amelyek a fuvarozó felelősségét szabályozzák, alkalmazandók a fuvarozás-teljesítési segéd felelősségére nézve is, az általa végzett fuvarozás vonatkozásában. A 36. és a 41. cikkeket kell alkalmazni, ha keresetet indítanak olyan alkalmazottak vagy más személyek ellen, akiknek a szolgáltatásait a fuvarozás-teljesítési segéd a fuvarozás teljesítése érdekében igénybe vette.
3. § Minden külön megállapodás, amellyel a fuvarozó a jelen Egységes Szabályokban foglalt kötelezettségei között nem szereplő kötelezettséget vállal, vagy amellyel lemond olyan jogokról, amelyekkel az Egységes Szabályok értelmében rendelkezik, hatálytalan a fuvarozás-teljesítési segéd vonatkozásában, ha az nem fogadta el kifejezetten írásban. A fuvarozót viszont kötik azok a kötelezettségek, illetve joglemondás, amelyet külön megállapodásban vállalt, akár elfogadja azt a fuvarozás-teljesítési segéd, akár nem.
4. § Amennyiben és amilyen mértékben a fuvarozó és a fuvarozás-teljesítési segéd egyaránt felelős, felelősségük egyetemleges.

5. § A kártérítés együttes összege, – amelyet a fuvarozó, a fuvarozás-teljesítési segéd, az előbbiek alkalmazottai és azok, akik a fuvarozás teljesítésében közreműködtek, kifizetni kötelesek – nem haladhatja meg a jelen Egységes Szabályokban feltüntetett határokat.

6. § Jelen cikk nem érinti azt a visszkereseti jogot, amely a fuvarozó és a fuvarozás-teljesítési segéd között felmerülhet.

28. cikk

Az elveszés vagy sérülés vélelme újrafeladás esetén

1. § Ha a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően feladott küldeményt ugyanezen Szabályok szerint újra feladják, és az újrafeladás után részleges elveszést vagy sérülést állapítanak meg, azt kell vélelmezni, hogy a kár az utolsó fuvarozási szerződés teljesítése során történt, feltéve hogy a küldemény a fuvarozó őrizetében maradt és ugyanabban az állapotban adták fel újra, amilyen állapotban az újrafeladás helyére érkezett.

2. § Ezt a vélelmet kell alkalmazni továbbá, ha az újrafeladást megelőző fuvarozási szerződés nem tartozott a jelen Egységes Szabályok hatálya alá, amennyiben az Egységes Szabályokat kellett volna alkalmazni az első feladási hely és a végső rendeltetési hely közötti közvetlen feladásra.

3. § Ezt a vélelmet kell alkalmazni továbbá, ha az újrafeladást megelőző fuvarozási szerződés egy, a jelen Egységes Szabályokhoz hasonló, a közvetlen nemzetközi vasúti árufuvarozást szabályozó egyezmény hatálya alá tartozott, és ez az egyezmény az Egységes Szabályoknak megfelelően feladott küldemények javára azonos jogi vélelmet tartalmaz.

29. cikk

Az áru elveszésének vélelme

1. § A jogosult további bizonyítás nélkül elveszettnek tekintheti az árut, ha azt a fuvarozási határidő lejártától számított harminc napon belül az átvevőnek nem szolgáltatták ki, vagy nem bocsátották a rendelkezésére.

2. § A jogosult az elveszett áruért járó kártérítés átvétele alkalmával írásban kérheti, hogy őt késedelem nélkül értesítsék, ha az árut a kártérítés kifizetését követő egy éven belül megtalálják. Erről a kérésről a fuvarozó írásbeli igazolást ad.

3. § A 2. §-ban említett értesítés kézhezvételét követő harminc napon belül a jogosult követelheti, hogy szolgáltassák ki neki az árut a fuvarozási szerződésből eredő költségek kifizetése és a felvett kártérítés visszafizetése ellenében, levonva – adott esetben – az abban foglalt költségeket. Mindazonáltal a 33. és 35. cikkekben megállapított, a fuvarozási határidő túllépéséért járó kártérítésre vonatkozó igényei megmaradnak.

4. § Ha a 2. §-ban említett kérést nem terjesztették elő, vagy a 3. §-ban említett határidőn belül utasítást nem adtak, illetőleg az árut csak a kártérítés kifizetését követő egy év letelte után találták meg, a fuvarozó rendelkezik az áru felett annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, amelynek a területén az áru található.

30. cikk

Kártérítés az áru elveszéséért

1. § Az áru teljes vagy részleges elveszése esetében a fuvarozó, minden további kár megtérítése nélkül, olyan kártérítést tartozik fizetni, amelynek összegét az áru tőzsdei árfolyama, vagy ha ilyen nincs, az aktuális piaci ár, és ha ilyen sincs, az azonos fajtájú és minőségű árunak az áru felvételének helyén és napján fennálló szokásos értéke alapján számítják ki.

2. § A kártérítés összege nem lehet több mint a hiányzó bruttó tömeg minden kilogrammja után számított 17 elszámolási egység.

3. § A saját kerekein futó, áruként feladott vasúti járműnek vagy intermodális fuvarozási egységnek vagy ezek alkatrészének elveszése esetén, a kártérítés a jármű, az intermodális fuvarozási egység, vagy alkatrészeik szokásos, az elveszés napján és helyén érvényes értékére korlátozódik, minden további kártérítés kizárásával. Amennyiben az elveszés napját vagy helyét nem lehet megállapítani, a kártérítés a fuvarozó általi átvétel napján és helyén szokásos értékre korlátozódik.

4. § Ezenkívül a fuvarozónak vissza kell térítenie a fuvardíjat, a kifizetett vámilletéket és az egyéb, az elveszett áru fuvarozásával kapcsolatos költségeket, kivéve a fogyasztási adót olyan árura, amelyet a fogyasztási adókötelezettség felfüggesztésével fuvaroznak.

31. cikk

Felelősség a fuvarozás közben keletkezett veszteségért

1. § Azoknál az áruknál, amelyek természetüknél fogva önmagában a fuvarozás ténye folytán általában veszteséget szenvednek, a fuvarozó az útvonal hosszától függetlenül a veszteségnek csak azért a részéért felelős, amely a következő megengedett mértéket meghaladja:

a) a tömeg két százaléka a folyékony vagy nedves állapotban feladott áruknál;

b) a tömeg egy százaléka a száraz áruknál.

2. § A felelősségnek az 1. § szerinti korlátozására nem lehet hivatkozni, ha bizonyítást nyer, hogy a veszteség az eset körülményeit figyelembe véve nem olyan okból eredt, amely a veszteség megengedett mértékét indokolja.

3. § Abban az esetben, ha egy fuvarlevél alapján több árudarabot fuvaroztak, a veszteséget mindegyik árura külön számítják ki, amennyiben ezek tömegét a feladáskor a fuvarlevélben külön-külön feltüntették, vagy az más módon megállapítható.

4. § Az áru teljes elveszése vagy egyes árudarabok elveszése esetében a kártérítés kiszámításánál tömegveszteség címén levonásnak nincs helye.

5. § Ez a cikk nem érinti a 23. és a 25. cikkeket.

32. cikk

Kártérítés a sérülésért

1. § Az áru sérülése esetében a fuvarozó – minden további kártérítés kizárásával – köteles megtéríteni az áru értékcsökkenésének összegét. Ezt az összeget annak a százalékos értékcsökkenésnek az alapján kell kiszámítani, amellyel az árunak a 30. cikk szerint megállapított értéke a rendeltetési helyén csökkent.

2. § A kártérítés nem haladhatja meg:

a) ha a sérülés következtében az egész küldemény értéktelenné vált azt az összeget, amelyet a teljes elveszés esetében kellene megfizetni;

b) ha a sérülés következtében a küldeménynek csak egy része szenvedett értékcsökkenést azt az összeget, amelyet az értékcsökkenést szenvedett rész elveszése esetében kellene megfizetni.

3. § A saját kerekein futó, áruként feladott vasúti járműnek, az intermodális fuvarozási egységnek vagy ezek alkatrészeinek a sérülése esetén a kártérítés – minden további kártérítés kizárásával – a helyreállítás összegére korlátozott. A kártérítés nem haladhatja meg az áru elveszése esetén fizetendő összeget.

4. § A fuvarozónak vissza kell térítenie a 30. cikk 4. §-ában megadott költségeknek az 1. §-ban meghatározott arányos részét is.

33. cikk

Kártérítés a fuvarozási határidő túllépéséért

1. § Ha a fuvarozási határidő túllépéséből kár keletkezett, a fuvarozó köteles kártérítést fizetni, amely nem haladhatja meg a fuvardíj négyszeresét.

2. § Az áru teljes elveszése esetén a 30. cikk alapján fizetendő kártérítésen felül az 1. § szerinti kártérítést nem kell megfizetni.

3. § Az áruk részleges elveszése esetében az 1. § szerinti kártérítés nem haladhatja meg a küldemény el nem veszett részének megfelelő fuvardíj négyszeresét.

4. § Az áru olyan sérülése esetében, amely nem a fuvarozási határidő túllépésének következménye, az 1. § szerinti kártérítést – adott esetben – a 32. cikk szerinti kártérítésen felül kell megfizetni.

5. § Az 1. § szerint, továbbá a 30. és 32. cikkekben foglaltaknak megfelelő kártérítés együttes összege nem lehet magasabb, mint az áru teljes elveszése esetében fizetendő kártérítés.

6. § Ha a fuvarozási határidőt a 16. cikk 1. §-a szerint megállapodással határozták meg, az 1. §-ban foglaltaktól eltérő kártérítési módban is meg lehet állapodni. Ha ebben az esetben a 16. cikk 2–4. §-aiban megállapított fuvarozási határidőt túllépik, a jogosult követelheti akár a megállapodás szerinti, akár az 1–5. § szerinti kártérítést.

34. cikk

Kártérítés értékbevallás esetén

A feladó és a fuvarozó megegyezhetnek abban, hogy a feladó a fuvarlevélbe bejegyzi az áru értékét, amely a 30. cikk 2. §-ában rögzített határértéket meghaladja. Ebben az esetben a megjelölt összeg lép a határérték helyébe.

35. cikk

Kártérítés a kiszolgáltatási érdekbevallás esetében

A feladó és a fuvarozó megállapodhatnak abban, hogy a feladó bejegyzi a fuvarlevélre – elveszés, sérülés, vagy a fuvarozási határidő túllépése esetére – a kiszolgáltatási érdek számszerű összegét. A kiszolgáltatási érdekbevallás esetében a 30., 32. és 33. cikkekben meghatározott kártérítésen felül, a megjelölt összegig a bizonyított további kár megtérítése is követelhető.

36. cikk

A felelősség korlátozásaira vonatkozó hivatkozási jog megszűnése

A felelősségnek a 15. cikk 3. §-ában, a 19. cikk 6. és 7. §-aiban, továbbá a 30., 32–35. cikkekben előírt korlátozásai nem alkalmazhatók, ha bizonyítást nyer, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a fuvarozó követett el, akár ilyen kár előidézésének szándékával, akár gondatlanságból annak tudatában, hogy a kár valószínűleg bekövetkezik.

37. cikk

Átszámítás és kamat

1. § Ha a kártérítés kiszámítása során külföldi pénznemben kifejezett összegeket kell átszámítani, az átszámítást a kártérítés fizetésének napján és helyén érvényes árfolyamon kell végezni.

2. § A jogosult a kártérítés után évi ötszázalékos kamatot követelhet a 43. cikk szerinti igény napjától, vagy ha ilyen igényt nem terjesztettek elő, a jogi eljárás megindításának napjától számítva.

3. § Ha a jogosult az igény végleges rendezéséhez szükséges igazoló iratokat a számára megszabott ésszerű határidőn belül a fuvarozónak nem nyújtja be, ennek a határidőnek a lejárta és az iratok tényleges benyújtása közötti időre kamat nem jár.

38. cikk

Felelősség a vasúti-tengeri forgalomban

1. § Az Egyezmény 24. cikkének 1. §-ában említett vonalakon lebonyolódó vasúti-tengeri fuvarozásnál a 23. cikkben felsorolt mentesítő okokat mindegyik tagállam, amennyiben az Egységes Szabályok hatálya alá tartozó vonalak jegyzékébe megfelelő bejegyzés felvételét kéri, még az alábbi mentesítő okok összességével egészítheti ki:

a) tűzvész, ha a fuvarozó bizonyítja, hogy azt nem a saját, vagy a kapitánynak, valamely tengerésznek, a révkalauznak, a fuvarozó alkalmazottainak a tevékenysége vagy mulasztása okozta;

b) élet- és vagyonmentés vagy ennek megkísérlése a tengeren;

c) az áru elhelyezése a fedélzeten, ha a feladó a fedélzeti elhelyezéshez a fuvarlevélben beleegyezését adta és az árut nem vasúti kocsiban fuvarozzák;

d) a tengeren vagy egyéb hajózható vizeken fennálló veszélyek és kockázatok.

2. § A fuvarozó az 1. § szerinti mentességi okokra csak akkor hivatkozhat, ha bizonyítja, hogy az elveszés, sérülés vagy a fuvarozási határidő túllépése tengeri útvonalon következett be, az áru fedélzeten való elhelyezése és a hajóból való kirakása közötti időszakban.

3. § Ha a fuvarozó az 1. § szerinti okokra hivatkozik, továbbra is felelős, ha a jogosult bizonyítja, hogy az elveszés, a sérülés vagy a fuvarozási határidő túllépése a fuvarozónak, a kapitánynak, valamely tengerésznek, a révkalauznak vagy a fuvarozó alkalmazottainak a hibájából következett be.

4. § Ha egy tengeri útvonalat az Egyezmény 24. cikkének 1. §-ában említett jegyzékbe felvett több vállalkozás szolgál ki, az útvonalra alkalmazott felelősségi rendszereknek mindegyik vállalkozás esetében ugyanazoknak kell lenniük. Továbbá, ha ezeket a vállalkozásokat több tagállam kívánságára vették fel a jegyzékbe, a felelősségi rendszer alkalmazására vonatkozóan ezeknek a tagállamoknak előzetesen meg kell egyezniük.

5. § Az 1. és a 4. §-oknak megfelelő intézkedésekről a Főtitkárt értesíteni kell. Hatályba legkorábban attól a naptól számított harminc nap elteltével lépnek, amelyen a Főtitkár erről a többi tagállamot értesítette. A fuvarozás alatt álló küldeményekre ezek az intézkedések nem érvényesek.

39. cikk

Felelősség nukleáris baleset esetében

A fuvarozó az Egységes Szabályok alapján őt terhelő felelősség alól mentesül, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és a kárért valamely tagállamban a nukleáris energia terén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályok és előírások szerint a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy az őt helyettesítő más személy felelős.

40. cikk

A fuvarozó felelőssége más személyekért

A fuvarozó felelős alkalmazottaiért és más személyekért, akiknek a szolgáltatását a fuvarozás teljesítésénél igénybe veszi, ha az alkalmazottak vagy más személyek feladataik körében járnak el. A fuvarozás során igénybe vett vasúti infrastruktúra-üzemeltetők úgy tekintendők, mint akiknek a szolgáltatását a fuvarozó a fuvarozás teljesítésénél igénybe veszi.

41. cikk

Egyéb eljárások

1. § A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben a fuvarozóval szemben eljárás a felelősség tekintetében vagy bármilyen más jogcímen csakis a jelen Egységes Szabályok feltételeinek és korlátozásainak megfelelően indítható.
2. § Ugyanez vonatkozik azokra az eljárásokra is, amelyeket olyan személyekkel szemben indítanak, akikért a fuvarozó a 40. cikk értelmében felelős.

IV. Cím

AZ IGÉNYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE

42. cikk

Részleges elveszés és sérülés megállapítása

1. § Ha a fuvarozó részleges elveszést vagy sérülést fedez fel vagy feltételez, vagy ha a jogosult ilyet állít, a fuvarozó köteles késedelem nélkül, és ha lehetséges, a jogosult jelenlétében jegyzőkönyvben rögzíteni – az elveszés vagy sérülés természete szerint – az áru állapotát, tömegét és amennyire lehetséges, a kár terjedelmét és okát, valamint keletkezésének időpontját.
2. § A jegyzőkönyv egy másolatát díjtalanul át kell adni a jogosultnak.
3. § Ha a jogosult a jegyzőkönyvben foglalt megállapításokat nem fogadja el, követelheti, hogy az áru állapotát és tömegét, valamint a kár okát és összegét a felek vagy a bíróság által kijelölt szakértő állapítsa meg. A követendő eljárásra annak a tagállamnak jogszabályai és előírásai az irányadók, ahol a megállapítás történik.

43. cikk

Igények

1. § A fuvarozási szerződéssel kapcsolatos igényeket annak a fuvarozónak kell írásban címezni, aki ellen a peres eljárás indítható.
2. § Az igény benyújtására az a személy jogosult, akinek joga van a fuvarozó ellen peres eljárást indítani.
3. § Ha a feladó nyújt be igényt, a fuvarlevél másodpéldányát kell bemutatnia. Ennek hiányában be kell mutatnia az átvevőtől kapott meghatalmazását, vagy bizonyítania kell, hogy az átvevő az áru átvételét megtagadta.
4. § Ha az átvevő nyújt be igényt, be kell mutatnia a fuvarlevelet, ha azt neki átadták.
5. § A fuvarlevelet, a másodpéldányát, valamint mindazokat az okiratokat, amelyeknek az igényhez való csatolását a jogosult szükségesnek tartja, eredetiben vagy – a fuvarozó kívánságára kellőképpen hitelesített – másolatban kell benyújtani.
6. § Az igény elintézése során a fuvarozó a fuvarlevél, a másodpéldány és az utánvéti igazolás eredetiben történő bemutatását követelheti, hogy rávezethesse ezekre a végső elintézés megtörténtét.

44. cikk

A fuvarozóval szembeni keresetindításra jogosult személyek

1. § A 3. és 4. §-ok kivételével a fuvarozási szerződésen alapuló keresetet indíthat:
a) a feladó, addig az időpontig, amikor az átvevő
1. a fuvarlevelet kiváltotta,
2. az árut átvette, vagy
3. a 17. cikk 3. §-a vagy a 18. cikk 3. §-a szerinti jogait érvényesítette;
b) az átvevő, attól az időponttól, amikor:
1. a fuvarlevelet kiváltotta,
2. az árut átvette, vagy
3. a 17. cikk 3. §-a vagy a 18. cikk 3. §-a szerinti jogait érvényesítette.
2. § Az átvevő keresetindítási joga megszűnik, amint az átvevő által a 18. cikk 5. §-a szerint kijelölt személy a fuvarlevél birtokába jutott, az árut átvette, vagy a 17. cikk 3. §-a szerinti jogait gyakorolta.
3. § A fuvarozási szerződés alapján kifizetett összeg visszafizetése iránti keresetet csak az indíthatja, aki az összeget kifizette.
4. § Az utánvétre vonatkozó kereset benyújtására csak a feladó jogosult.
5. § A keresetindításhoz a feladónak be kell mutatnia a fuvarlevél másodpéldányát. Ennek hiányában az átvevőtől kapott felhatalmazást kell bemutatnia, vagy bizonyítania kell, hogy az átvevő az áru átvételét megtagadta. Szükség esetén a feladónak bizonyítania kell a fuvarlevél hiányát vagy elveszését.
6. § A keresetindításhoz az átvevő a fuvarlevelet köteles bemutatni, ha azt átadták neki.

45. cikk

A keresettel megtámadható fuvarozók

1. § A fuvarozási szerződésre alapozott keresetet a 3. és 4. §-okban említetteken kívül csak az első fuvarozó vagy az utolsó fuvarozó ellen, vagy az ellen a fuvarozó ellen lehet indítani, akinek tevékenysége során az eljárás megindítására okot adó körülmény történt.

2. § Ha a fuvart részfuvarozók teljesítik, és az áru kiszolgáltatására köteles fuvarozó saját beleegyezésével szerepel a fuvarlevélen, az 1. § értelmében keresetet lehet ellene indítani, akkor is, ha sem az árut, sem a fuvarlevelet nem kapta meg.

3. § A visszafizetés iránti keresetet olyan összegre, amelyet a fuvarozási szerződés értelmében fizettek ki, az ellen a fuvarozó ellen lehet indítani, aki az összeget beszedte, vagy akinek a javára az adott összeget beszedték.

4. § A kiszolgáltatáskor fizetett utánvétre vonatkozó keresetet kizárólag az árut a feladás helyén átvevő fuvarozó ellen lehet indítani.

5. § Viszontkereset vagy kifogás formájában igény az 1–4. §-okban említett fuvarozókon kívüli más fuvarozó ellen is előterjeszthető, ha az eljárásban érvényesített főkövetelés ugyanazon a fuvarozási szerződésen alapul.

6. § Amennyiben a jelen Egységes Szabályok alkalmazandók a fuvarozás-teljesítési segédre is, ellene is indítható kereset.

7. § Ha a felperes több fuvarozó között választhat, választási joga megszűnik, mihelyt bármelyik fuvarozó ellen keresetet indít; ez akkor is érvényes, ha a felperes egy vagy több fuvarozó és egy fuvarozás-teljesítési segéd között választhat.

46. cikk

Eljáró bíróság

1. § A jelen Egységes Szabályok alapján indított kereset a felek által közösen kijelölt tagállam bírósága vagy annak az államnak a bírósága előtt indítható, amelynek területén:

a) a felperes lakóhelye, szokásos tartózkodási helye, székhelye, az a telephelye vagy irodája van, amely a fuvarozási szerződést megkötötte, vagy

b) az a hely, ahol a fuvarozó az árut átvette, vagy a kiszolgáltatásra kijelölt hely van.

Más bíróságokhoz nem lehet fordulni.

2. § Ha a jelen Egységes Szabályok alapján az 1. § értelmében illetékes valamely bíróság előtt már keresetet indítottak, vagy ha egy ilyen perben egy ilyen bíróság ítéletet hozott, újabb keresetet nem lehet indítani ugyanabban az ügyben, ugyanazon felek között, kivéve, ha annak a bíróságnak az ítélete, amely előtt az első keresetet indították, abban az államban, ahol az újabb keresetet indították, nem végrehajtható.

47. cikk

A keresetindítási jog megszűnése

1. § Ha a jogosult az árut átveszi, a fuvarozóval szemben részleges elveszésért, sérülésért vagy a fuvarozási határidő túllépéséért a fuvarozási szerződésből eredő keresetindítási joga megszűnik.

2. § Nem szűnik meg azonban a keresetindítási jog:

a) részleges elveszés vagy sérülés esetében, ha

1. az elveszést vagy sérülést a 42. cikknek megfelelően az előtt állapították meg, hogy a jogosult az árut átvette;

2. az a megállapítás, amelynek a 42. cikk értelmében meg kellett volna történnie, kizárólag a fuvarozó hibájából maradt el;

b) külsőleg fel nem ismerhető olyan kár esetében, amelyet csak azt követően állapítottak meg, hogy a jogosult az árut átvette, ha a jogosult:

1. a kár felfedezése után azonnal, de legkésőbb az áru átvételét követő hét napon belül a kárnak a 42. cikk szerinti megállapítását kéri, és
2. bizonyítja, hogy a kár a felvétel és a kiszolgáltatás között keletkezett;

c) a fuvarozási határidő túllépése esetében, ha a jogosult hatvan napon belül a 45. cikk 1. §-ában megjelölt fuvarozók valamelyikével szemben a jogait érvényesíti;

d) ha a jogosult bizonyítja, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet akár ilyen kár előidézésének szándékával, akár gondatlanságból okoztak, annak tudatában, hogy a kár valószínűleg bekövetkezik.

3. § Ha az árut a 28. cikk szerint újra feladták, az előző fuvarozási szerződések egyikéből eredő, a részleges elveszés vagy sérülés esetére vonatkozó kereseti jog úgy szűnik meg, mintha egyetlen fuvarozási szerződés lett volna.

48. cikk

Az igények elévülése

1. § A fuvarozási szerződésből eredő igények egy év alatt évülnek el. Az elévülési idő azonban a következő igények esetében két év:

a) a fuvarozó által az átvevőtől beszedett utánvét kifizetésére irányuló igény;

b) a fuvarozó általi eladásból eredő bevételek visszafizetésére irányuló igény;

c) szándékosan vagy gondatlanul, de ilyen kár valószínű bekövetkezésének a tudatában elkövetett cselekmény vagy mulasztás által okozott kár megtérítésére irányuló igény;

d) a 28. cikk szerinti esetben az újrafeladást megelőző valamely fuvarozási szerződésre alapított igény.

2. § Az elévülési idő elkezdődik:

a) a teljes elveszés miatti igény esetében a fuvarozási határidő lejártát követő harmincadik napon;

b) részleges elveszés, sérülés vagy a fuvarozási határidő túllépése miatti kártérítési igény esetében azon a napon, amelyen a kiszolgáltatás megtörtént;

c) egyéb esetekben azon a napon, amelyen a keresetindítási jog gyakorolható.

Az elévülési idő kezdő napja nem számít bele az elévülés idejébe.

3. § A 43. cikknek megfelelően a fuvarozóhoz írásban intézett igény esetében az elévülés szünetel addig a napig, amelyen a fuvarozó az igényt írásban elutasítja, és az ahhoz csatolt iratokat visszaadja. Ha a fuvarozó az igényt részben ismeri el, az elévülés az igény el nem ismert része tekintetében tovább folyik. Az igény vagy a válasz átvételének, valamint az iratok visszaküldésének a bizonyítása azt a felet terheli, aki erre a tényre hivatkozik. Ugyanazon tárgyra vonatkozó további igények az elévülést nem szüneteltetik.

4. § Elévült kereseti jog sem viszontkeresettel, sem kifogás útján nem érvényesíthető.

5. § Az elévülés szünetelésére és megszakadására egyebekben a nemzeti jog irányadó.

V. Cím

A FUVAROZÓK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK

49. cikk

Elszámolás

1. § Bármely fuvarozó, aki a feladás vagy kiszolgáltatás alkalmával díjakat vagy a fuvarozási szerződésből eredő egyéb költségeket beszedett, vagy akinek ezeket be kellett volna szednie, köteles az érintett fuvarozóknak az őket megillető részt kifizetni. A fizetés módját a fuvarozók közötti megállapodások szabályozzák.

2. § A 12. cikk a részfuvarozók közötti kapcsolatokra is alkalmazandó.

50. cikk

Visszkereseti jog

1. § Azt a fuvarozót, aki a jelen Egységes Szabályok szerint kártérítést fizetett, a következő rendelkezéseknek megfelelően visszkereseti jog illeti meg azokkal a fuvarozókkal szemben, akik a fuvarozásban részt vettek:

a) az a fuvarozó, aki a kárt okozta, egyedül felel azért;

b) ha a kárt több fuvarozó okozta, mindegyik az általa okozott kárért felelős; ha ez nem állapítható meg, a kártérítési kötelezettség a fuvarozók között a *c)* pont szerint oszlik meg;

c) ha nem bizonyítható, hogy a kárt melyik fuvarozó okozta, a kártérítési kötelezettség a fuvarozásban részt vevő valamennyi fuvarozó között oszlik meg, kivéve azokat, akik bizonyítják, hogy a kárt nem ők okozták; a kártérítési kötelezettség a fuvardíjban való részesedés arányában oszlik meg a fuvarozók között.

2. § Bármely említett fuvarozó fizetésképtelensége esetében az őt terhelő, ki nem fizetett részlet a fuvarozásban részt vevő többi fuvarozó között a fuvardíjban való részesedés arányában oszlik meg.

51. cikk

Visszkereseti eljárás

1. § Az 50. cikk szerint visszkeresettel élő fuvarozó által teljesített fizetés érvényességét az a fuvarozó, aki ellen a visszkereseti jogot érvényesítik, nem vitathatja, ha a kártérítést bíróság állapította meg, és az utóbbi fuvarozó számára – szabályos értesítés útján – lehetővé tették, hogy az eljárásba beavatkozzék. Az eljárásról való értesítés és az eljárásba történő beavatkozás határidejét az alapper bírósága állapítja meg.

2. § A visszkeresettel élő fuvarozó köteles igényét ugyanabban az eljárásban valamennyi fuvarozó ellen érvényesíteni, akivel nem egyezett meg. Ha ezt elmulasztja, elveszíti visszkereseti jogát azokkal a fuvarozókkal szemben, akik ellen nem indított eljárást.

3. § A bíróságnak ugyanabban az ítéletben kell határoznia az elé terjesztett összes visszkeresetről.

4. § A visszkereseti jogát érvényesíteni kívánó fuvarozó annak a tagállamnak a bíróságához fordulhat, amelynek területén a fuvarozásban részt vevő fuvarozó székhelye, telephelye vagy irodája van, amely a fuvarozási szerződést kötötte.

5. § Ha a visszkeresetet több fuvarozó ellen kell indítani, a felperes fuvarozó jogosult kiválasztani a 4. § szerint hatáskörrel rendelkező bíróságok közül azt, amely előtt a visszkeresetet megindítja.

6. § Visszkereseti eljárás nem kapcsolható össze a fuvarozási szerződés szerinti jogosult által indított kártérítési eljárással.

52. cikk

Megállapodások visszkeresetre vonatkozóan

A fuvarozók köthetnek olyan megállapodásokat, amelyek eltérnek a 49. és 50. cikkektől.

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID – az Egyezmény C Függeléke) [1]

1. cikk

Hatály

1. § Ezt a Szabályzatot kell alkalmazni
a) a veszélyes áruknak a tagállamok területén történő nemzetközi vasúti fuvarozására,
b) a CIM Egységes Szabályok hatálya alá tartozó, a vasúti fuvarozást kiegészítő fuvarozásra, az egyéb közlekedési móddal történő szállításra vonatkozó nemzetközi előírások betartásával,
valamint a jelen Szabályzat Mellékletében említett tevékenységekre.
2. § Azok a veszélyes áruk, amelyeket a Melléklet a fuvarozásból kizár, nem képezhetik nemzetközi fuvarozás tárgyát.

2. cikk

Mentesség

A jelen Szabályzatot – részben vagy egészében – nem kell alkalmazni azokra a veszélyes árukra, amelyekre a Melléklet mentességet állapít meg. Mentesség csak akkor állapítható meg, ha az áru mennyisége, természete vagy csomagolása garantálja a fuvarozás biztonságát.

3. cikk

Korlátozások

A tagállamok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy veszélyes áruknak a saját területükön való nemzetközi fuvarozását, a fuvarozás biztonságán kívül, egyéb okokból is szabályozhassák vagy megtilthassák.

4. cikk

Egyéb előírások

A jelen Szabályzat hatálya alá tartozó fuvarozásra a vasúti árufuvarozásra általában vonatkozó nemzeti, illetve nemzetközi előírások továbbra is érvényesek.

5. cikk

1 Beiktatta: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től.

Engedélyezett vonattípusok. Kézipoggyászként, útipoggyászként vagy gépjárműben való szállítás

1. § Veszélyes áru csak tehervonaton fuvarozható, kivéve
a) a Melléklet szerint fuvarozásra felvehető olyan veszélyes árukat, amelyek a nem tehervonattal történő fuvarozásra vonatkozó legnagyobb mennyiségi és különleges fuvarozási feltételeknek megfelelnek;
b) a Melléklet különleges előírásai szerint, a CIV Egységes Szabályok 12. cikkének megfelelően kézipoggyászként, útipoggyászként, illetve gépjárműben szállított veszélyes árukat.
2. § Az utas veszélyes árut nem vihet magával kézipoggyászként, nem adhat fel útipoggyászként vagy gépjárműben, ha az áru nem felel meg a Melléklet különleges előírásainak.

6. cikk

Melléklet

A Melléklet a jelen Szabályzat szerves részét képezi.

* * *

A Melléklet szövege a Veszélyes Áruk Fuvarozási Szakértő Bizottsága által az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) 19. cikkének 4. §-a szerint, az Egyezményt módosító 1999. évi június 3-án kelt Jegyzőkönyv hatálybalépésekor megállapított szöveg.

Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre (CUV – az Egyezmény D Függeléke) [1]

1. cikk

Hatály

Jelen Egységes Szabályok azokra a két- vagy többoldalú szerződésekre vonatkoznak, amelyek a vasúti járművek szállítóeszközként való használatát szabályozzák, a CIV Egységes Szabályokkal és a CIM Egységes Szabályokkal összhangban.

2. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok alkalmazásában
a) „vasúti közlekedési vállalat”: magán- vagy állami vállalat, amelynek engedélye van vontatással történő személyszállításra vagy árufuvarozásra;
b) „jármű”: vontató eszközzel nem rendelkező, saját kerekein vasúti sínen közlekedő jármű;

1 Beiktatta: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től.

c) „üzemben tartó”: az a személy, aki a járművet, mint szállítóeszközt tartós jelleggel gazdaságilag hasznosítja, akár tulajdonosa, akár rendelkezési joga van felette;
d) „honállomás”: ahová a használati szerződés előírásainak megfelelően a járművet vissza kell vagy lehet küldeni.

3. cikk

Jelek és feliratok a járműveken

1. § Tekintet nélkül a járművek nemzetközi forgalomban való részvételének műszaki engedélyezésére vonatkozó előírásokra, aki az 1. cikkben említett szerződésnek megfelelően egy járművet átad, biztosítania kell a járművön az alábbiak feltüntetését:
a) az üzemben tartó;
b) adott esetben az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek járműparkjába a jármű be van sorolva;
c) adott esetben a honállomás;
d) a használati szerződésben rögzített egyéb jelek és feliratok.
2. § Az 1. §-ban előírt jelek és feliratok elektronikus azonosító jelekkel is kiegészíthetők.

4. cikk

Felelősség a jármű elveszése vagy sérülése esetén

1. § Az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek a járművet, mint szállítóeszközt használatra átadták, felel a járműnek vagy tartozékainak elveszéséből vagy sérüléséből származó károkért, kivéve, ha bizonyítja, hogy a kár nem az ő hibájából származik.
2. § A vasúti közlekedési vállalat nem felel a jármű mindkét oldalán fel nem tüntetett és a kísérő leltárjegyzékben sem szereplő tartozékok elveszéséből vagy sérüléséből származó károkért.
3. § A jármű vagy tartozékai elveszése esetén a kártérítés – minden további kártérítés kizárásával – a járműnek, illetve tartozékainak, az elveszés idejében és helyén szokásos értékére korlátozódik. Amennyiben az elveszés napját vagy helyét nem lehet megállapítani, a kártérítés a jármű használatra való átadásának napján és helyén szokásos értékre korlátozódik.
4. § A jármű vagy tartozékai sérülése esetén a kártérítés – minden további kártérítés kizárásával – a javítási költségekre korlátozódik. A kártérítés nem haladhatja meg az elveszés esetén járó összeget.
5. § A szerződő felek az 1–4. §-októl eltérő rendelkezésekben is megállapodhatnak.

5. cikk

A felelősség korlátaira való hivatkozási jog elvesztése

A 4. cikk 3. és 4. §-ai szerinti felelősségi korlátozások nem alkalmazhatók, ha bizonyítást nyer, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a vasúti közlekedési vállalat követett el, akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, de annak tudatában, hogy ilyen kár valószínűleg bekövetkezik.

6. cikk

A jármű elveszésének vélelme

1. § A jogosult további bizonyítási kötelezettség nélkül elveszettnek tekintheti a járművet, ha attól a vasúti közlekedési vállalattól, amelyiknek használatra átadta a járművet, mint szállítóeszközt, kérte a jármű megkeresését, és a kérés kézhezvételétől számított három hónapon belül a járművet nem bocsátották rendelkezésére, illetve semmilyen jelzést nem kapott arra vonatkozóan, hogy a jármű hol található. Ez a határidő meghosszabbodik a jármű olyan veszteglési idejével, amely nem tulajdonítható a vasúti közlekedési vállalatnak, vagy amely sérülés következménye.

2. § Amennyiben az elveszettnek tekintett járművet a kártérítés megfizetését követően megtalálják, a jogosult a jármű megtalálásáról való értesítés kézhezvételétől számított hat hónapon belül követelheti attól a vasúti közlekedési vállalattól, amelynek a járművet szállítóeszközként való használatra átadta, hogy a járművet a honállomáson vagy egy megállapodás szerinti másik helyen szolgáltassa vissza a részére, díjfizetés nélkül és a kártérítés visszafizetése mellett.

3. § A 2. §-ban említett kérés hiányában, vagy ha a járművet a kártérítés megfizetését követő egy év letelte után találják meg, az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek a jogosult a járművet szállítóeszközként való használatra átadta, a jármű felett annak a helynek a jogszabályai és előírásai szerint rendelkezik, ahol a jármű található.

4. § A szerződő felek az 1–3. §-októl eltérő rendelkezésekben is megállapodhatnak.

7. cikk

Felelősségvállalás a jármű okozta károkért

1. § Az a személy, aki az 1. cikkben említett szerződés alapján a járművet szállítóeszközként való használatra átadta, felel az ő hibájából a jármű által okozott károkért.

2. § A szerződő felek az 1. §-tól eltérő rendelkezésekben is megállapodhatnak.

8. cikk

Jogátruházás

Ha a jármű használatára vonatkozó szerződés előírja, hogy vasúti közlekedési vállalat a járművet szállítóeszközként való használatra átadhatja más vasúti közlekedési vállalatnak, az üzemben tartó beleegyezésével a vasúti közlekedési vállalat a többi vasúti közlekedési vállalattal megállapodhat

a) hogy – visszkereseti jogának fenntartása mellett – helytállással tartozik az üzemben tartóval szemben a jármű vagy annak tartozékai elveszéséért vagy károsodásáért fennálló felelősségükért;

b) hogy a többi vasúti közlekedési vállalattal szemben csak az üzemben tartó felel a jármű által okozott károkért, de kizárólag az a vasúti közlekedési vállalat jogosult a többi vasúti közlekedési vállalat jogait érvényesíteni, amely az üzemben tartó szerződéses partnere.

9. cikk

Alkalmazottakért és más személyekért való felelősség

1. § A szerződő felek felelősek alkalmazottaikért és más személyekért, akiknek a szolgáltatását a fuvarozás teljesítésénél igénybe veszik, ha ezek az alkalmazottak és más személyek feladatkörükben járnak el azok funkciói gyakorlása közben.
2. § Ha a szerződő felek másképp nem állapodnak meg, annak a vasúti infrastruktúrának az üzemben tartói, amelyen a vasúti közlekedési vállalat a járművet szállítóeszközként használja, olyan személyeknek tekintendők, akiknek a szolgáltatását a vasúti közlekedési vállalat igénybe veszi.
3. § Az 1. és 2. §-t a 8. cikknek megfelelő helytállás esetén is alkalmazni kell.

10. cikk

Egyéb keresetek

1. § A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben csak ezen Egységes Szabályok és a használati szerződés feltételei és korlátozásai figyelembevételével lehet bármilyen jogcímen kártérítési igényt érvényesíteni a kocsi vagy annak tartozékai elvesztése vagy sérülése miatt azzal a vasúti közlekedési vállalattal szemben, amelynek a kocsit fuvarozási eszközként való használatra rendelkezésre bocsátottak.
2. § Az 1. §-t alkalmazni kell a 8. cikknek megfelelő helytállás esetében is.
3. § Ugyanezt kell alkalmazni azokra a keresetekre is, amelyeket olyan alkalmazottak vagy más személyek ellen indítanak, akikért az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek a járművet szállítóeszközként való használatra átadták, felelősséggel tartozik.

11. cikk

Joghatóság

1. § A jelen Egységes Szabályoknak megfelelően kötött szerződésen alapuló keresetet a szerződő felek által közös megegyezéssel kijelölt bíróságok előtt lehet indítani.
2. § Ha a felek másképp nem állapodnak meg, az alperes székhelye szerinti tagállam bíróságainak van joghatósága. Ha az alperesnek a tagállamokban nincs székhelye, annak a tagállamnak a bíróságai rendelkeznek joghatósággal, amelynek területén a kár keletkezett.

12. cikk

A kereseti jog elévülése

1. § A 4. és 7. cikkeken alapuló kereseti jog elévülési ideje három év.
2. § Az elévülési idő elkezdődik:
a) a 4. cikken alapuló keresetek esetén a jármű elveszése vagy sérülése megállapításának napján, illetve azon a napon, amelyen a jogosult a járművet a 6. cikk 1. §-a vagy 4. §-a szerint elveszettnek tekinthette;
b) a 7. cikken alapuló keresetek esetén azon a napon, amelyen a kár bekövetkezett.

Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre (CUI – az Egyezmény E Függeléke) [1]

I. Cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Hatály

1. § Jelen Egységes Szabályok minden, a CIV Egységes Szabályoknak és a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő, a nemzetközi fuvarozás céljára szolgáló vasúti infrastruktúra használatáról szóló szerződésre vonatkoznak. A Szabályok a szerződő felek székhelyétől és nemzetiségétől függetlenül alkalmazandók. Jelen Egységes Szabályokat akkor is alkalmazni kell, ha a vasúti infrastruktúrát államok vagy állami intézmények vagy szervezetek működtetik vagy használják.

2. § Tiszteletben tartva a 21. cikket, jelen Egységes Szabályok más jogviszonyokra nem alkalmazandók, például különösen:

a) a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető felelősségére az alkalmazottaival vagy más személyekkel szemben, akiknek a szolgáltatásait a feladatai végrehajtásában igénybe veszi;

b) egyrészről a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető, másrészről harmadik személyek egymással szembeni felelősségére.

2. cikk

A testi károsodással kapcsolatos felelősségre vonatkozó nyilatkozat

1. § Bármely tagállam bármikor kijelentheti, hogy a saját területén bekövetkező balesetek áldozataira vonatkozóan nem alkalmazza a testi károsodással (halál, sérülés vagy más testi vagy lelki ártalom) kapcsolatos felelősségre vonatkozó összes rendelkezést, amennyiben az áldozatok saját állampolgárai, vagy állandó lakóhelyük az adott államban van.

2. § Az 1. § szerinti nyilatkozatot tevő tagállam bármikor visszavonhatja nyilatkozatát a letéteményes értesítésével. Ez a visszavonás azt a napot követő egy hónappal lép hatályba, amelyen a letéteményes a tagállamokat erről értesítette.

3. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok alkalmazásában:

a) „vasúti infrastruktúra”: valamennyi vasúti pálya és a vasút egyéb helyhez kötött létesítménye és berendezése, amely szükséges a vasúti járművek közlekedéséhez és a biztonságos forgalomhoz;

1 Beiktatta: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től. Lásd még: ugyane törvény 3. §.

b) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a személy, aki vasúti infrastruktúrát rendelkezésre bocsát;
c) „fuvarozó”: a CIV Egységes Szabályoknak vagy a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő nemzetközi vasúti személy- vagy árufuvarozással foglalkozó személy;
d) „kisegítő munkaerő”: a feladatkörükben eljáró alkalmazottak vagy más személyek, akiknek a szolgáltatásait a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető igénybe veszi a szerződés teljesítéséhez;
e) „harmadik személy”: az infrastruktúra-üzemeltetőn, a fuvarozón és a kisegítő munkaerőn kívüli személy;
f) „engedély”: a fuvarozási tevékenység folytatására vonatkozó engedély annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a fuvarozó főtevékenységének székhelye van;
g) „biztonsági tanúsítvány”: olyan okirat, amely – annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a használt infrastruktúra található – tanúsítja, hogy a fuvarozót illetően:
– a vállalat belső szervezete, valamint
– az alkalmazásban álló személyzet és az infrastruktúra használata közben alkalmazott járművek megfelelnek a biztonságra vonatkozó, az adott infrastruktúrán a veszélytelen szolgáltatás biztosítását célzó követelményeknek.

4. cikk

Kötelező jog

Ha jelen Egységes Szabályok nem rendelkeznek másképp, semmis minden olyan rendelkezés, amely közvetlenül vagy közvetve eltér a jelen Egységes Szabályoktól. Az ilyen rendelkezés semmissége nem vonja maga után a szerződés más rendelkezéseinek semmisségét. Mindazonáltal a szerződő felek vállalhatnak nagyobb felelősséget és súlyosabb kötelezettségeket, mint amilyeneket a jelen Egységes Szabályok előírnak, vagy megállapíthatják az anyagi károkra vonatkozó kártérítés legnagyobb összegét.

II. Cím

A HASZNÁLATI SZERZŐDÉS

5. cikk

Tartalom és forma

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó közötti kapcsolatokat használati szerződés szabályozza.
2. § A szerződés szabályozza különösen a használat közigazgatási, műszaki és pénzügyi feltételeit. A szerződés legalább a következőkre terjed ki:
a) a használandó infrastruktúra,
b) a használat terjedelme,
c) az infrastruktúra-üzemeltető által nyújtott szolgáltatások,
d) a fuvarozó által nyújtott szolgáltatások,
e) az alkalmazandó személyzet,
f) a használandó járművek,
g) a pénzügyi feltételek.

3. § A szerződést írásban vagy azzal egyenértékű formában kell megkötni. Az írásos vagy azzal egyenértékű forma hiánya vagy rendellenessége, továbbá a 2. §-ban megadott valamely kérdés hiánya nem érinti a szerződés létezését és érvényességét, amely ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.

6. cikk

A fuvarozó és az infrastruktúra-üzemeltető különleges kötelezettségei

1. § A fuvarozónak a vasúti fuvarozási tevékenység folytatására engedéllyel kell rendelkeznie. Az alkalmazott személyzetnek és a használt járműveknek ki kell elégíteniük a biztonsági előírásokat. Az infrastruktúra-üzemeltető követelheti a fuvarozótól – érvényes engedély és biztonsági tanúsítvány eredetiben vagy hiteles másolatban való bemutatásával vagy más módon – annak bizonyítását, hogy a fenti előírásokat betartják.

2. § A fuvarozó köteles tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden olyan eseményről, amely engedélyének, tanúsítványának vagy más bizonyítékának érvényességét érinti.

3. § Az infrastruktúra-üzemeltető követelheti a fuvarozótól annak bizonyítását, hogy felelősségbiztosítással rendelkezik, vagy más, azzal egyenértékű intézkedést tett, hogy a 9–12. cikkek szerinti, bármilyen jogcímen alapuló igénynek eleget tud tenni. A fuvarozó évente köteles hiteles formában bizonyítani, hogy felelősségbiztosítása vagy az azzal egyenértékű intézkedés még mindig fennáll; köteles továbbá írásban tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden azokkal kapcsolatos változásról, annak hatálybalépése előtt.

4. § A szerződő felek tájékoztatják egymást minden olyan eseményről, amely megakadályozhatja a közöttük létrejött szerződés teljesítését.

7. cikk

A szerződés időtartama

1. § A használati szerződés köthető határozott vagy határozatlan időre.

2. § Az infrastruktúra-üzemeltető azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha

a) a fuvarozónak már nincs vasúti fuvarozói engedélye;

b) az alkalmazott személyzet és a használt járművek nem felelnek meg többé a biztonsági előírásoknak;

c) a fuvarozó fizetési hátralékban van, éspedig

1. két egymást követő fizetési időszakra és egyhavi használat ellenértékét meghaladó összegre vonatkozóan, vagy
2. két fizetési időszakot meghaladó időszakra és kéthavi használat ellenértékének megfelelő összegre vonatkozóan;

d) a fuvarozó nyilvánvalóan megsértette a 6. cikk 2. és 3. §-aiban rögzített különleges kötelezettségei valamelyikét.

3. § A fuvarozó azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha az infrastruktúra-üzemeltető elveszíti az adott infrastruktúrára vonatkozó üzemeltetési jogát.

4. § Bármely szerződő fél azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha a másik szerződő fél nyilvánvalóan nem tett eleget alapvető kötelezettségének, ha az adott kötelezettség a személyek vagy az áruk biztonságát érinti. A szerződő felek megállapodhatnak e jog gyakorlásának módjáról.

5. § Az a szerződő fél, aki a felmondásra okot adott, felel a másik félnek ebből eredő káráért, kivéve ha bizonyítani tudja, hogy a kár nem az ő hibájából származott.

6. § A szerződő felek megállapodhatnak a 2. § *c)* és *d)* pontjában és az 5. §-ban foglalt rendelkezésektől eltérő feltételekről.

III. Cím

FELELŐSSÉG

8. cikk

Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető felelős
a) a halálért, személyi sérülésért, egyéb nem vagyoni károsodásért,
b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
c) a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok alapján, a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni veszteségért,
amely a fuvarozót vagy az általa igénybe vett kisegítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és az infrastruktúrából eredően.
2. § Az infrastruktúra-üzemeltető mentesül a fenti felelősség alól
a) halál, személyi sérülés, egyéb nem vagyoni károsodás, továbbá a CIV Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó kártérítési kötelezettségből eredő vagyoni vesztesége esetén,
1. ha a kárt okozó esemény az infrastruktúra üzemeltetéséhez nem kapcsolódó körülmények miatt következett be, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,
2. olyan mértékben, amilyen mértékben a kárt okozó esemény a károsult hibájának a következménye,
3. ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának a következménye, amelyet az infrastruktúra-üzemeltető az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és annak következményeit nem háríthatta el;
b) a CIM Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó által fizetendő kártérítésből eredő dologi kár és vagyoni veszteség esetében, ha a kár a fuvarozó hibájából vagy az általa kiadott utasításból keletkezett, amely nem tulajdonítható az infrastruktúra-üzemeltetőnek, vagy olyan körülményekből adódott, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető nem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el.
3. § Ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának következménye, és az ennek ellenére a 2. § *a)* pontjának értelmében, nem mentesül teljes mértékben a felelősség alól a jelen Egységes Szabályok által megállapított határig felelős anélkül, hogy a harmadik személy elleni visszkereseti joga sérülne.
4. § A szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy az infrastruktúra-üzemeltető felel-e, és milyen mértékben a fuvarozónak a késedelemből vagy üzemzavarból eredő káráért.

9. cikk

A fuvarozó felelőssége

1. § A fuvarozó felelős:
a) a testi károsodásért (halál, sérülés és egyéb testi vagy lelki ártalom),

b) az anyagi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),

amelyet a használt szállítóeszközök, a szállított személyek vagy áruk okoztak az infrastruktúra-üzemeltetőnek vagy az általa igénybe vett kisegítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben.

2. § A fuvarozó mentesül e felelősség alól

a) testi károsodás esetén

1. ha kárt okozó esemény a fuvarozó működésén kívül eső körülmények miatt következett be; amelyet a fuvarozó az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,

2. olyan mértékben, amilyen mértékben a kárt okozó esemény a károsult hibájának a következménye,

3. ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, amelyet a fuvarozó az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és annak következményeit nem háríthatta el;

b) ha a kár az infrastruktúra-üzemeltető hibájából, vagy az általa kiadott utasításból ered, amely nem tulajdonítható a fuvarozónak, vagy olyan körülményekből adódott, amelyeket a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el.

3. § Ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának következménye, és az üzemben tartó ennek ellenére a 2. § *a)* pontjának értelmében nem mentesül teljes mértékben a felelősség alól, a jelen Egységes Szabályok által megállapított határig felelős anélkül, hogy a harmadik személy elleni visszkereseti joga sérülne.

4. § A szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy a fuvarozó felel-e, és milyen mértékben az infrastruktúra-üzemeltetőnek a késedelemből vagy üzemzavarból eredő káráért.

10. cikk

Közösen okozott kár

1. § Ha a kárhoz az infrastruktúra-üzemeltetőnek felróható okok és a fuvarozónak felróható okok egyaránt hozzájárultak, minden szerződő fél csak olyan mértékben felelős, amilyen mértékben a 8. és 9. cikkek értelmében a neki felróható okok a kárhoz hozzájárultak. Amennyiben nem lehet megállapítani milyen mértékben járultak hozzá az egyes feleknek felróható okok a kárhoz, mindegyik fél viseli azt a kárt, amely őt érte.

2. § Az 1. § megfelelően alkalmazandó, ha a kárhoz az infrastruktúra-üzemeltetőnek és az adott vasúti infrastruktúrát használó több fuvarozónak felróható okok is hozzájárultak.

3. § A 9. cikkben említett kár esetén az 1. § első mondata értelemszerűen alkalmazandó, ha a kárhoz több, ugyanazt az infrastruktúrát használó fuvarozónak felróható okok járultak hozzá. Ha nem lehet megállapítani, hogy az egyes fuvarozóknak felróható okok milyen mértékben járultak hozzá a kárhoz, az infrastruktúra-üzemeltetővel szemben a fuvarozók egyenlő arányban felelősek.

11. cikk

Kártérítés halál esetén

1. § Halál esetén a kártérítés kiterjed:

a) az elhalálozás folytán keletkezett szükséges költségekre, különösen a holttest szállításának és a temetésnek a költségeire;

b) ha a halál nem azonnal következett be, a 12. cikkben megállapított károkra.

2. § Ha az elhalálozás folytán olyan személyek, akiknek eltartására az elhunyt a törvény szerint kötelezett volt, vagy a jövőben kötelezett lett volna, ellátásukat elveszítették, ezért a veszteségért is kártérítés illeti őket. Olyan személyek kárára vonatkozó kereseti jogra, akiknek az elhunyt törvényes kötelezettség nélkül eltartást nyújtott, a nemzeti jog irányadó.

12. cikk

Kártérítés sérülés esetén

Sérülés vagy egyéb testi vagy lelki sérelem esetében a kártérítés magába foglalja:

a) a szükséges költségeket, különösen a gyógyítási és a szállítási költségeket;

b) azt a vagyoni hátrányt, amely a sérültet teljes vagy részleges munkaképtelensége vagy megnövekedett szükségletei folytán éri.

13. cikk

Egyéb testi károsodások megtérítése

A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben a 11. és 12. cikkek szerinti károkon kívül más testi károkért is kártérítést nyújtani.

14. cikk

A kártérítés formája és összege halál és sérülés esetében

1. § A 11. cikk 2. §-ában és a 12. cikk *b)* pontjában megállapított kártérítést átalány formájában kell teljesíteni. Ha azonban a nemzeti jog szerint járadék megállapítása lehetséges, a kártérítést ilyen formában kell teljesíteni, ha a sérült személy vagy a 11. cikk 2. §-a szerinti jogosultak kívánják.

2. § Az 1. § szerint teljesítendő kártérítés összegét a nemzeti jognak megfelelően kell megállapítani. Az Egységes Szabályok alkalmazásában azonban a személyenkénti felső határ 175 000 elszámolási egység átalányként, vagy ennek az összegnek megfelelő járadék, ha a nemzeti jog ennél alacsonyabb felső határt állapít meg.

15. cikk

A felelősség korlátozására való hivatkozás jogának elvesztése

A jelen Egységes Szabályokban, valamint a nemzeti jogban előírt felelősségi korlátozások, amelyek egy adott összegre korlátozzák a kártérítést, nem alkalmazhatók, ha bizonyított, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a károkozó követett el akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, de annak tudatában, hogy ilyen kár valószínűleg bekövetkezik.

16. cikk

Átszámítás és kamatozás

1. § Ha a kártérítés során külföldi pénznemben kifejezett összegeket kell átszámítani, az átszámítást a kártérítés kifizetésének napján és helyén érvényes árfolyamon kell végezni.

2. § A jogosult a kártérítés után évi ötszázalékos kamatot követelhet a békéltetési eljárás kezdeményezésének, vagy az Egyezmény V. Címében előírt választottbírósághoz való folyamodásnak, vagy a jogi eljárás megindításának a napjától számítva.

17. cikk

Felelősség nukleáris baleset esetében

Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó mentesülnek az Egységes Szabályok alapján az őket terhelő felelősség alól, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és a kárért valamely tagállamban a nukleáris energia terén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályok és előírások szerint a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy az annak helyébe lépő más személy felelős.

18. cikk

Felelősség a kisegítő munkaerőért

Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó felelős az általuk igénybe vett kisegítő munkaerőért.

19. cikk

Egyéb igények

1. § Az Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben, az infrastruktúra-üzemeltetővel vagy a fuvarozóval szemben a felelősségük alapján bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályok feltételei és korlátozásai megtartásával lehet indítani.

2. § Ugyanez vonatkozik azokra a keresetekre is, amelyeket olyan kisegítő munkaerővel szemben indítanak, akiért az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó a 18. cikk értelmében felelős.

20. cikk

Kártérítési megállapodások

A szerződő felek megállapodhatnak olyan feltételekben, amelyek alapján érvényesítik kártérítési jogaikat a másik féllel szemben, vagy lemondanak azokról.

IV. Cím

A KISEGÍTŐ MUNKAERŐ ÁLTAL INDÍTOTT KERESETEK

21. cikk

Az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó elleni keresetek

1. § A fuvarozó által igénybe vett kisegítő munkaerő a felelősség tekintetében az infrastruktúra-üzemeltető ellen, az általa okozott károkra vonatkozóan bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályokban megállapított feltételek és korlátozások megtartásával indíthat.

2. § Az infrastruktúra-üzemeltető által igénybe vett kisegítő munkaerő a felelősség tekintetében a fuvarozó ellen, az általa okozott károkra vonatkozóan, bármilyen jogcímen csak a jelen Egységes Szabályokban megállapított feltételek és korlátozások megtartásával indíthat.

V. Cím

A JOGOK GYAKORLÁSA

22. cikk

Békéltetési eljárás

A szerződő felek megállapodhatnak békéltetési eljárásban vagy az Egyezmény V. Címében meghatározott választottbírósághoz fordulnak.

23. cikk

Visszkereset

A fuvarozó által a CIV Egységes Szabályok vagy a CIM Egységes Szabályok alapján fizetett kártérítés érvényességét nem lehet vitatni, ha a kártérítést bíróság állapította meg, és az infrastruktúra-üzemeltetőnek szabályos értesítés útján lehetővé tették, hogy az eljárásba beavatkozzék.

24. cikk

Hatáskör

1. § A jelen Egységes Szabályok alapján kereset a szerződő felek közötti megállapodással kijelölt tagállamok bíróságai előtt indítható.

2. § Ha a felek nem állapodnak meg ezzel ellentétesen, annak a tagállamnak a bírósága rendelkezik joghatósággal, amelynek területén az infrastruktúra-üzemeltető székhelye van.

25. cikk

Elévülés

1. § A jelen Egységes Szabályokon alapuló igények három év alatt évülnek el.

2. § Az elévülés határideje azon a napon kezdődik, amelyen a kár keletkezett.

3. § Halál esetén az elévülési határidő a halál napját követő naptól számított három év, de nem haladhatja meg a baleset napját követő naptól számított öt évet.

4. § Olyan személy, akinek a felelősségét megállapították, az 1. §-ban előírt elévülési határidő lejárta után is indíthat visszkeresetet, ha azt annak a tagállamnak a törvényei szerinti határidőn belül indítja, ahol az eljárás folyik. Ez a határidő azonban nem lehet kevesebb, mint kilencven nap attól a naptól számítva, amelyen a visszkeresetet indító személy elismerte az igényt, vagy az ellene indított eljárásról értesítették.

5. § Az elévülési határidő szünetel, ha a felek békéltetői eljárásról állapodnak meg, vagy ha az Egyezmény V. Címében említett választottbírósághoz fordulnak.

6. § Az elévülési határidő szünetelésére és félbeszakadására egyebekben a nemzeti jog az irányadó.

Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására (APTU – az Egyezmény F Függeléke) [1]

1. cikk

Hatály

Jelen Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésének és egységes műszaki előírások elfogadásának az eljárásait állapítják meg.

2. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok és Mellékletei értelmében:

a) „tagállam”: a Szervezet olyan tagállama, amely nem tett az Egyezmény 42. cikk 1. §-ának első bekezdése értelmében az Egységes Szabályokra vonatkozó nyilatkozatot;

b) „nemzetközi forgalom”: a vasúti járművek legalább két tagállam területét érintő vasúti forgalma;

c) „vasúti közlekedési vállalat”: a magán- vagy állami vállalat, amelynek engedélye van vontatással történő személyszállításra vagy árufuvarozásra;

d) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a vállalat vagy hatóság, amely vasúti infrastruktúrát üzemeltet;

e) „vasúti berendezés”: minden nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti eszköz, különösen a gördülőállomány és a vasúti infrastruktúra;

f) „vasúti jármű”: minden – vontatással vagy anélkül – vasúti sínen saját kerekein közlekedésre alkalmas jármű;

g) „vontatójármű”: vonóerő kifejtésére alkalmas vasúti jármű;

h) „teherkocsi”: áruszállításra szolgáló, vonóerő kifejtésére nem alkalmas vasúti jármű;

i) „személykocsi”: utasszállításra szolgáló, vonóerő kifejtésére nem alkalmas vasúti jármű;

1 Beiktatta: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től. Lásd még: ugyane törvény 3. §. A törvény teljes szövege a törvényt kihirdető Magyar Közlöny 2006/128. számának mellékleteként, csak CD formában jelent meg.

j) „vasúti infrastruktúra”: valamennyi vasúti pálya és a vasút egyéb helyhez kötött létesítménye és berendezése, amely szükséges a vasúti járművek közlekedéséhez és a biztonságos forgalomhoz;

k) „műszaki szabvány”: országos vagy nemzetközi szabványügyi testület által, saját eljárása alapján elfogadott műszaki specifikáció. Az Európai Közösségekben kidolgozott műszaki specifikáció műszaki szabványnak minősül;

l) „műszaki előírás”: a műszaki szabványnak nem minősülő, a gyártásra, üzemeltetésre, karbantartásra vagy más, vasúti berendezéssel kapcsolatos eljárásra vonatkozó szabály;

m) „műszaki szakértői bizottság”: az Egyezmény 13. cikke 1. §-ának *f)* bekezdésében meghatározott bizottság.

3. cikk

Célkitűzések

1. § A vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítése és az egységes műszaki előírások elfogadása a következő céllal történik, hogy:

a) elősegítse a járművek szabad közlekedését és más vasúti berendezések szabad felhasználását a nemzetközi forgalomban;

b) hozzájáruljon a nemzetközi forgalom biztonságossá, megbízhatóvá, és elérhetővé tételéhez;

c) a környezetvédelem és közegészségügy kérdéseit figyelembe vegye.

2. § A vasúti járművekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésénél és az egységes műszaki előírások elfogadásánál kizárólag a nemzetközi szinten kidolgozott szabványok és eljárások vehetők figyelembe.

3. § Amennyire csak lehetséges

a) biztosítani kell műszaki rendszerek és a nemzetközi forgalomhoz szükséges alkatrészek kölcsönös alkalmazhatóságát;

b) a műszaki szabványoknak és az egységes műszaki előírásoknak – indokolt esetben változatokkal is – megvalósíthatóságot kell szolgálnia.

4. cikk

A műszaki szabványok és előírások kidolgozása

1. § A vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok és előírások kidolgozása az erre feljogosított elismert szervek feladata.

2. § Az ipari termékek és eljárások szabványosítása országosan és nemzetközileg elismert szabványügyi szervek feladata.

5. cikk

A műszaki szabványok érvényesítése

1. § Egy műszaki szabvány érvényesítési kérelmét benyújthatja:

a) bármely tagállam;

b) bármely regionális gazdasági integrációs szervezet, amelyre a saját tagállamai átruházták a vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok területére érvényes jogalkotási hatáskörüket;

c) bármely országos, vagy nemzetközi szabványügyi testület, amely a vasút szabványosítás feladatával meg van bízva;

d) bármely nemzetközi képviseleti szövetség, amelynek tagjai számára tevékenységük folytatása során, a vasúti anyagra vonatkozó műszaki szabványok elengedhetetlenül fontosak, biztonsági és gazdaságossági okokból.

2. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt a műszaki szabványnak az Egyezmény 16., 20. cikkei és 33. cikkének 3. és 4. §-aiban rögzített eljárás szerinti érvényesítése tárgyában. Döntéseik az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-ai szerint lépnek hatályba.

6. cikk

Egységes műszaki előírások elfogadása

1. § Egységes műszaki előírás elfogadása iránti kérelmet nyújthat be:

a) bármely tagállam;

b) bármely regionális gazdasági integrációs szervezet, amelyre a tagállamok átruházták a vasúti berendezésre vonatkozó egységes műszaki előírások területére érvényes jogalkotási hatáskörüket;

c) bármely nemzetközi képviseleti szövetség, amelynek tagjai számára, tevékenységük folytatása során a vasúti anyagra vonatkozó egységes műszaki előírások elengedhetetlenül fontosak, biztonsági és gazdaságossági okokból.

2. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt az egységes műszaki előírás elfogadásáról az Egyezmény 16., 20. cikkei és 33. cikk 6. §-ában rögzített eljárás szerint. Döntéseik az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-ai szerint lépnek hatályba.

7. cikk

Kérelmek benyújtása

Az 5. és 6. cikkekben említett kérelmeknek teljesnek, összefüggőnek és alátámasztottnak kell lenniük. A kérelmeket valamelyik munkanyelven a Szervezet Főtitkárához kell benyújtani.

8. cikk

Műszaki mellékletek

1. § Az érvényesített műszaki szabványokat és az elfogadott egységes műszaki előírásokat a következő Mellékletek tartalmazzák az alábbi felsorolás szerint:

a) Valamennyi vasúti járműre érvényes műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (1. Melléklet);

b) Vontatójárművekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (2. Melléklet);

c) Teherkocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (3. Melléklet);

d) Személykocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (4. Melléklet);

e) Az *f)* pontba nem tartozó infrastruktúra berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (5. Melléklet);

f) Biztosítóberendezési és forgalomirányító rendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (6. Melléklet);

g) Információs technológiai rendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (7. Melléklet);

h) Minden más vasúti berendezésre érvényes műszaki szabványok és egységes műszaki előírások (8. Melléklet).

2. § A mellékletek jelen Egységes Szabályok szerves részét képezik. A mellékletek felépítésénél figyelembe kell venni a tagállamokban érvényes sajátosságokat, a nyomtávra, a jármű szelvényre, az energiaellátó rendszerre, a közlekedésbiztonsági és menetirányítási rendszerre vonatkozóan.

3. § A mellékletek a Műszaki Szakértői Bizottság által az Egyezmény módosítására vonatkozó, 1999. június 3-án elfogadott jegyzőkönyv hatálybalépését követően elfogadott változatot tartalmazzák, amelyet ugyanazon eljárás alapján fogadtak el, mint amelyet az Egyezménynek – a Mellékletek módosítására vonatkozó – 16., 20. cikkei és a 33. cikkének 6. §-ai előírnak.

9. cikk

Nyilatkozatok

1. § Bármely tagállam jogosult – attól számított négy hónapon belül, hogy a Főtitkár jegyzékben közli a Műszaki Szakértői Bizottság döntését – a Főtitkárhoz indokolással ellátott nyilatkozatot tenni arról, hogy az adott érvényesített műszaki szabványt, vagy az adott elfogadott egységes műszaki előírást egyáltalán nem vagy csak részben fogja alkalmazni a saját területén található vasúti infrastruktúrára és annak forgalmára.

2. § Az 1. § szerint nyilatkozó tagállamokat lehet figyelembe venni azoknak a tagállamoknak a számbavételénél, amelyek az Egyezmény 35. cikk 4. §-a értelmében kifogást terjesztettek elő azért, hogy a Műszaki Szakértői Bizottság valamely döntése ne lépjen hatályba.

3. § Az a tagállam, amely az 1. § szerint nyilatkozatot terjesztett elő, azt a Főtitkár értesítése mellett bármikor visszavonhatja. A visszavonás az értesítést követő második hónap első napján lesz hatályos.

10. cikk

A Műszaki Egység hatályon kívül helyezése

A Műszaki Szakértői Bizottság által a 8. cikk 3. §-a szerint elfogadott Mellékletek hatálybalépésével, a Vasúti Műszaki Egységről szóló Bernben, 1882. október 21. napján aláírt nemzetközi Egyezmény 1938-as változata szerinti valamennyi tagállam a hivatkozott Egyezményt köteles hatályon kívül helyezni.

11. cikk

A Mellékletek elsőbbsége

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság által a 8. cikk 3. §-a szerint elfogadott Mellékletek hatálybalépését követően a Mellékletekben foglalt műszaki szabványoknak és egységes műszaki előírásoknak elsőbbsége van a tagállamok közötti kapcsolatokban, a Bernben, 1882. október 21-én aláírt Vasúti Műszaki Egységről szóló Nemzetközi Egyezmény 1938-as változatának rendelkezéseivel szemben.

2. § A Műszaki Szakértői Bizottság által a 8. cikk 3. §-a szerint elfogadott Mellékletek hatálybalépését követően a Mellékletekben található jelen Egységes Szabályoknak, valamint a műszaki szabványoknak és az egységes műszaki előírásoknak elsőbbsége van a tagállamokban az alábbi műszaki rendelkezésekkel szemben:

a) a nemzetközi forgalomban a személykocsik átmenetéről és használatáról szóló (RIC) Szabályzattal szemben;

b) a nemzetközi forgalomban a kölcsönös teherkocsi használatról szóló (RIV) Szabályzattal szemben.

1. Melléklet

Valamennyi vasúti járműre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

A. Nyomtáv
1. Normál nyomtávú vasút (1435 mm)
2. Széles nyomtávú vasút (orosz) (1520 mm)
3. Széles nyomtávú vasút (finn) (1524 mm)
4. Széles nyomtávú vasút (ír) (1600 mm)
5. Széles nyomtávú vasút (ibériai) (1688 mm)
6. Egyéb vasutak

B. Jármű szelvény
1. Normál nyomtávú vasutak az európai kontinensen
2. Normál nyomtávú vasutak Nagy-Britanniában
3.....

C.....

2. Melléklet

Vontatójárművekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

A. Energiaellátó rendszerek
1. Egyenáram 3000 V
2. Egyenáram 1500 V vagy kevesebb
3. Váltakozó áram 25 KV / 50 Hz
4. Váltakozó áram 15 KV / 16 Hz

B. Vonatbefolyásoló rendszerek.....
.....

3. Melléklet

Teherkocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

4. Melléklet

Személykocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

5. Melléklet

Infrastruktúra berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

6. Melléklet

A biztosítóberendezési- és forgalomirányító rendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

7. Melléklet

Információs technológiarendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

8. Melléklet

Bármely egyéb vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások

* * *

A fenti hivatkozott Mellékletekbe először a vasúti berendezésekre már létező, és nemzetközi szinten már elismert, a Vasúti Műszaki Egységben, a RIV-ben, RIC-ben, valamint az UIC döntvényekben megtalálható műszaki szabványokat és egységes műszaki előírásokat kell beépíteni.

Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére (ATMF – az Egyezmény G Függeléke) [1]

1. cikk

Hatály

Jelen Egységes Szabályok azt az eljárást rögzítik, amellyel a vasúti járműveket és egyéb vasúti berendezéseket a nemzetközi forgalom és használat számára engedélyeznek.

2. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok és a Mellékletek alkalmazásában:
a) „tagállam”: a Szervezet olyan tagállama, amely nem tett az Egyezmény 42. cikk 1. §-ának első bekezdése értelmében az Egységes Szabályokra vonatkozó nyilatkozatot;
b) „nemzetközi forgalom”: vasúti járművek legalább két tagállam területét érintő vasúti forgalma;

1 Beiktatta: 2006. évi LXXVII. törvénnyel kihirdetett Jegyzőkönyv 1. cikk. Hatályos: 2006. VII. 1-től. Lásd még: ugyane törvény 3. §.

c) „vasúti közlekedési vállalat”: magán- vagy állami vállalat, amelynek engedélye van vontatással történő személyszállításra vagy árufuvarozásra;
d) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a vállalat vagy hatóság, amely vasúti infrastruktúrát üzemeltet;
e) „üzemben tartó”: az a személy, aki a járművet, mint szállítóeszközt tartós jelleggel gazdaságilag hasznosítja, akár tulajdonosa, akár rendelkezési joga van felette;
f) „műszaki engedélyezés”: az az eljárás, amelynek során a hatáskörrel rendelkező műszaki hatóság a vasúti járművet forgalomba engedi és egyéb vasúti berendezések nemzetközi forgalomban való használatát engedélyezi;
g) „típusengedélyezés”: az az eljárás, amellyel az illetékes hatóság egy vasúti jármű prototípusát engedélyezi és ennek alapján egy egyszerűsített eljárás keretében engedélyezi azoknak a vasúti járműveknek a használatát, amelyek ennek a prototípusnak megfelelnek;
h) „üzemeltetési engedély”: az illetékes hatóság által kiadott engedély, amellyel az egyes vasúti járművek nemzetközi forgalomban közlekedhetnek;
i) „vasúti jármű”: minden – vontatással vagy anélkül – saját kerekein közlekedő jármű;
j) „egyéb vasúti berendezés”: bármely a nemzetközi forgalomban való részvételre szánt vasúti felszerelés, amely nem vasúti jármű;
k) „Műszaki Szakértői Bizottság”: az Egyezmény 13. cikke 1. §-ának *f)* pontjában meghatározott bizottság.

3. cikk

Engedélyezés nemzetközi forgalom számára

1. § A nemzetközi forgalomban való részvétel céljából minden vasúti járművet a jelen Egységes Szabályokkal összhangban engedélyeztetni kell.
2. § A műszaki engedélyezés célja azt ellenőrizni, hogy a vasúti jármű megfelel-e az alábbi feltételeknek:
a) az APTU Egységes Szabályok Mellékletében meghatározott szerkezeti előírásoknak,
b) a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak,
c) a 7. cikk 2. §-a és 3. §-a szerint alkalmazandó különleges engedélyezési feltételeknek.
3. § Az 1. és 2. §, valamint az azt követő cikkek más vasúti berendezésekre és járművek, illetve más vasúti felszerelések egyes szerkezeti elemeinek az engedélyezésére értelemszerűen érvényesek.

4. cikk

Eljárások

1. § A műszaki engedélyezés:
a) egy szakaszban történik, amikor egyetlen vasúti járműnek adják meg az üzemeltetési engedélyt, vagy
b) két, egymást követő szakaszban, amikor:
1. a típusengedélyt egy adott vasúti járműprototípusra adják meg,
2. majd ezt követően egy egyszerűsített eljárás keretében egyes járművekre adnak engedélyt, amellyel tanúsítják adott prototípussal való egyezőségét.
2. § Ez a rendelkezés nem akadályozza a 10. cikk alkalmazását.

5. cikk

Illetékes hatóság

1. § A vasúti járművek és egyéb vasúti berendezések nemzetközi forgalom számára történő engedélyezése annak a belföldi vagy nemzetközi hatóságnak a feladata, amelynek – az adott tagállam törvényeivel és előírásaival összhangban – a hatáskörébe tartozik.

2. § Az 1. §-ban hivatkozott hatóságok a műszaki engedélyezésre vonatkozó hatáskörüket átruházhatják megfelelőnek elismert szervekre, azzal a feltétellel, hogy az engedélyezésre vonatkozó felügyeletet a hivatkozott hatóságok biztosítják. A műszaki engedélyezésre vonatkozó hatáskör átruházása egy vasúti közlekedési vállalatra, oly módon, hogy e jogosultság gyakorlásából másikat kizárnak, nem megengedett. Nem megengedett a hatáskör átruházása vasúti berendezések gyártásában közvetlenül vagy közvetett módon részt vevő infrastruktúra-üzemeltetőre sem.

6. cikk

A műszaki engedélyezés elismertetése

A tagállam illetékes hatósága jelen Egységes Szabályokkal összhangban engedélyezi a prototípust és az üzemeltetést. A kiállított tanúsítványokat a többi tagállamban a hatóságok, a vasúti közlekedési vállalatok és az infrastruktúra-üzemeltetők elismerik anélkül, hogy újabb vizsgálatra, vagy új műszaki engedélyezésre volna szükség ahhoz, hogy ezen tagállamok területén az adott berendezések a forgalomban részt vehessenek és használatba kerüljenek.

7. cikk

Előírások a járművek szerkezetére vonatkozóan

1. § A nemzetközi forgalomba való engedélyezéshez a vasúti járműveknek a következő előírásoknak kell megfelelniük:

a) az APTU Egységes Szabályok Mellékletében meghatározott szerkezeti előírásoknak;

b) a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak.

2. § Amennyiben az APTU Egységes Szabályok Mellékletének nincsen vonatkozó rendelkezése, a műszaki engedélyezés során az általánosan elismert műszaki szabályozásokat kell alkalmazni. Egy műszaki szabvány, akkor is, ha nincs az APTU Egységes Szabályokban meghatározott eljárással érvényesítve, biztosra vehető, hogy a szabványba foglalt szaktudás egy általánosan elfogadott műszaki szabályon alapul.

3. § A műszaki fejlődés lehetővé tétele végett az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben meghatározott általánosan elismert műszaki szabályoktól és a szerkezeti előírásoktól el lehet térni, amennyiben:

a) a biztonság legalább olyan fokú, mint a szabályok és előírások betartása esetén,

b) a csereszabatosság biztosított.

4. § Amikor egy tagállam a 2. § vagy a 3. § szerint egy vasúti járművet engedélyeztet, erről késedelem nélkül értesíti a Szervezet Főtitkárát. A Főtitkár erről értesíti a többi tagállamot. A Főtitkár által adott értesítést követő egy hónapon belül bármely tagállam kérheti a Műszaki Szakértői Bizottság összehívását, annak megállapítása céljából, hogy a 2. § vagy a 3. § alkalmazásának feltételei teljesülnek-e. A Bizottság e tárgyban attól a naptól számított három hónapon belül hoz határozatot, amelyen a Főtitkár az összehívásra irányuló kérelmet kézhez kapta.

8. cikk

Egyéb berendezésekre vonatkozó szerkezeti előírások

1. § A nemzetközi forgalomban való használat engedélyezése céljából az egyéb vasúti berendezéseknek az APTU Egységes Szabályok Mellékletében meghatározott előírásoknak meg kell felelniük.
2. § A 7. cikk 2–4. §-ai megfelelően irányadók.
3. § A tagállamok számára az 1985. május 31. napján kelt, a Fő Nemzetközi Vasútvonalakról szóló Európai Egyezménynek (AGC), valamint az 1991. február 1. napján kelt, a Fontos Nemzetközi Kombinált Fuvarozási Vonalakról és ezek Létesítményeiről kötött Európai Egyezményből (AGTC) eredő kötelezettségek továbbra is érvényesek.

9. cikk

Üzemeltetési előírások

1. § A vasúti közlekedési vállalatok, amelyek a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járműveket üzemeltetnek, kötelesek betartani az APTU Egységes Szabályok Mellékletében meghatározott, a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járművek üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.
2. § A tagállamokban a nemzetközi alkalmazásra szánt és arra alkalmas infrastruktúrát – beleértve a közlekedésbiztonsági és irányítási rendszereket – üzemben tartó vállalkozások és közigazgatási szervek kötelesek betartani az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben foglalt műszaki előírásokat, és azokat állandóan érvényesíteni kell adott infrastruktúra kialakításánál és üzemeltetése közben.

10. cikk

Műszaki engedélyezés

1. § A műszaki engedély megadása (típusengedély, üzemeltetési engedély) egy adott vasúti jármű prototípusára, vagy egy adott vasúti járműre vonatkozóan történik.
2. § A műszaki engedélyezést kérheti:
a) a gyártó,
b) vasúti közlekedési vállalat,
c) egy jármű üzemben tartója,
d) egy jármű tulajdonosa.
A kérelmet bármely, az 5. cikkben meghatározott hatáskörrel rendelkező hatóságnál elő lehet terjeszteni, bármely tagállamban.

3. § Aki egyszerűsített műszaki engedélyezési eljárással kéri a vasúti jármű üzemeltetési engedélyezését [4. cikk 1. § *b)* pont], a kérelméhez köteles csatolni egy, a 11. cikk 2. §-ának megfelelően kitöltött tanúsítványt a típusengedélyről, és köteles megfelelő módon igazolni, hogy azok a járművek, amelyekre az üzemeltetési engedélyt kéri, megfelelnek ennek a prototípusnak.

4. § A műszaki engedélyt a kérelmező személyére való tekintet nélkül kell megadni.

5. § A műszaki engedélyt elvben korlátlan időre adják; lehet általános vagy korlátozott.

6. § A prototípus alapján kiadott engedély visszavonható, ha az annak alapján gyártott vagy gyártandó vasúti jármű közlekedése során nem biztosított az üzemeltetés biztonsága, az egészségvédelmi és a környezetvédelmi előírások betartása.

7. § Az üzemeltetési engedély visszavonható:

a) ha a vasúti jármű már nem felel meg az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben meghatározott szerkezeti előírásoknak, a 7. cikk 2. §-a vagy 3. §-a szerinti különleges engedélyezési feltételeknek, vagy a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak, és amennyiben az üzemben tartó nem tesz eleget az illetékes hatóság felszólításának, hogy a hibákat adott határidőn belül hárítsa el;

b) ha az 5. § szerinti korlátozott engedélyezésből származó kötelezettségeknek és feltételeknek nem tesznek eleget, vagy azokat nem tartják be.

8. § A prototípusra kiadott engedélyt, vagy az üzemeltetési engedélyt csak az a hatóság vonhatja vissza, amelyik azt kiadta.

9. § Az üzemeltetési engedélyt felfüggesztik:

a) ha a vasúti járművekre az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben az engedélyezésre vonatkozó, a 7. cikk 2. vagy 3. §-a szerinti különleges feltételek szerinti, vagy a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásokban előírt műszaki vizsgálatokat és ellenőrzéseket, valamint a karbantartási vagy javítási munkákat nem végzik el;

b) ha a vasúti jármű súlyos sérülése esetén az illetékes hatóság előtti bemutatás kötelezettségének nem tesznek eleget;

c) ha jelen Egységes Szabályokat és az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben foglalt előírásokat nem tartják be;

d) ha az illetékes hatóság elrendeli.

10. § Az üzemeltetési engedély érvényét veszti, ha a vasúti járművet kivonják a forgalomból. A forgalomból való kivonásról az üzemeltetési engedélyt kiadó, illetékes hatóságot tájékoztatni kell.

11. § Amennyiben a jelen Egységes Szabályok nem tartalmaznak vonatkozó rendelkezéseket, a műszaki engedélyezési eljárásra annak a tagállamnak a jogát kell alkalmazni, amelyben a műszaki engedély iránti kérelmet benyújtották.

11. cikk

Tanúsítványok

1. § A típusengedélyt és az üzemeltetési engedélyt külön – „Tanúsítvány a prototípus engedélyezéséről” és „Tanúsítvány az üzemeltetés engedélyezéséről” – megnevezésű okmányokon adják ki.

2. § A prototípus engedélyezéséről szóló tanúsítványnak tartalmaznia kell:

a) a vasúti jármű prototípusa gyártójának megnevezését;

b) minden olyan műszaki adatot, amely a vasúti jármű prototípusának azonosításához szükséges;

c) adott esetben, egy adott prototípusú vasúti járműre és e prototípusnak megfelelő vasúti járművekre vonatkozó különleges közlekedtetési feltételeket.

3. § Az üzemeltetési engedélyezésről szóló tanúsítványnak tartalmaznia kell:

a) a vasúti jármű üzemben tartójának megnevezését;
b) minden olyan műszaki adatot, amely szükséges az adott vasúti jármű azonosításához. Ez a prototípus engedélyezésére kiadott tanúsítványra történő hivatkozással is történhet;
c) adott esetben, a vasúti jármű közlekedtetésére vonatkozó különleges feltételeket;
d) adott esetben az érvényességi határidőt;
e) a vasúti járműre az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben a különleges engedélyezési feltételekről rendelkező 7. cikk 2. vagy 3. §-a szerinti, a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásokban előírt vizsgálatokat, valamint minden egyéb műszaki felülvizsgálatot, amely a szerkezeti elemekre és a jármű meghatározott gépegységeire vonatkoznak.
4. § A tanúsítványokat legalább két nyelven kell nyomtatni, amelyek közül legalább egy a Szervezet munkanyelve.

12. cikk

Egységes minták

1. § A Szervezet a „Tanúsítvány a prototípus engedélyezéséről”, valamint a „Tanúsítvány az üzemeltetés engedélyezéséről” megnevezésű okmányokra egységes mintákat ír elő. Ezeket a Műszaki Szakértői Bizottság készíti elő és fogadja el.
2. § Az Egyezmény 35. cikkének 1. §-a, valamint 3–5. §-ai megfelelően irányadók.

13. cikk

Adatbank

1. § A nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járművekről adatbankot hoznak létre, amelynek elkészítése és aktualizálása a Szervezet feladata.
2. § A vasúti járművek üzemeltetési engedélyének megadására illetékes hatóságok, vagy adott esetben az általuk felhatalmazott szervek, késedelem nélkül megküldik a Szervezetnek azokat az adatokat, amelyek a jelen Egységes Szabályok értelmében a nemzetközi forgalom számára engedélyezett vasúti járművekre vonatkozóan szükségesek. A Műszaki Szakértői Bizottság állapítja meg, hogy mely adatok szükségesek. Kizárólag ezeket az adatokat tárolják az adatbankban. Minden esetben közölni kell a Szervezettel az engedélyezett típusnak a forgalomból való kivonását, a hatósági kocsileállítást, az üzemeltetési engedély visszavonását, és a járművön végzett – prototípustól eltérő – változtatásokat.
3. § Az adatbankban rögzített – a vasúti jármű műszaki engedélyezésére vonatkozó – adatok nem minősülnek bizonyító erejűnek.
4. § A bevitt adatokat lekérdezhetik:
a) a tagállamok;
b) azok a vasúti közlekedési vállalatok, amelyek részt vesznek a nemzetközi forgalomban, és amelyek székhelye egy tagállamban van;
c) olyan infrastruktúra-üzemeltetők, amelyeknek a székhelye abban a tagállamban van, amelyben nemzetközi forgalmat bonyolítanak;
d) a vasúti járműgyártók, saját járműveik vonatkozásában;
e) a vasúti jármű üzemben tartói, saját járműveik vonatkozásában.
5. § Azokat az adatokat, amelyekhez a 4. §-ban felsorolt jogosultak hozzáférnek, továbbá az azokhoz való hozzáférés feltételeit jelen Egységes Szabályok Melléklete állapítja meg. E Melléklet az Egységes Szabályok szerves részét képezi. Tartalmáról az Ellenőrző Bizottság az Egyezmény 16., 17. cikkeiben és a 33. cikk 4. §-ban meghatározott eljárással dönt.

14. cikk

Feliratok és jelzések

1. § A nemzetközi forgalomra engedélyezett vasúti járműveken fel kell tüntetni:
a) egy olyan jelzést, amely nyilvánvalóvá teszi, hogy a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően engedélyezték a járművet a nemzetközi forgalom számára;
b) egyéb feliratokat és jelzéseket, amelyeket az APTU Egységes Szabályok Mellékletei előírnak.
2. § A Műszaki Szakértői Bizottság állapítja meg az 1. § *a)* pontban meghatározott jelzést, valamint azt az átmeneti időszakot, amelyen belül a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművek eltérő feliratokkal és jelzésekkel közlekedhetnek.
3. § Az Egyezmény 35. cikkének 1. §-a és 3–5. §-ai megfelelően irányadók.

15. cikk

Karbantartás

A vasúti járműveket és egyéb vasúti berendezéseket megfelelően karban kell tartani, annak érdekében, hogy forgalmuk vagy a nemzetközi forgalomban történő használatuk ne veszélyeztesse az üzemeltetés biztonságát, ne károsítsa a környezetet és megfeleljen az egészségvédelmi előírásoknak. Ennek érdekében a vasúti járműveket az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben meghatározott szerelési, karbantartási és üzemeltetési, a 7. cikk 2. §-a vagy 3. §-a szerinti egyedi engedélyezési feltételeiben, vagy a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásokban előírt vizsgálatoknak és karbantartási műveleteknek alá kell vetni.

16. cikk

Balesetek és súlyos sérülések

1. § A vasúti járműveket ért baleset vagy súlyos sérülés esetében a vasúti infrastruktúra-üzemeltetője – adott esetben az üzemben tartóval vagy a vasúti közlekedési vállalattal együtt – köteles:
a) késedelem nélkül meghozni minden szükséges intézkedést, a biztonságos vasúti forgalom, a környezetvédelem és az egészségügyi előírások betartása érdekében, és
b) megállapítani a baleset vagy a súlyos sérülés okát.
2. § Súlyosan sérültnek tekintik azt a járművet, amelyet már nem lehet egyszerű módon javítani ahhoz, hogy egy vonatszerelvény részét képezze, és nem képes saját kerekein a veszélytelen üzemeltetés biztonságával közlekedni.
3. § A balesetekről és a súlyos sérülésekről a járművet forgalomba engedélyező hatóságot azonnal értesíteni kell. E hatóság kérheti a sérült jármű bemutatását – esetleg már javított állapotban – annak érdekében, hogy felülvizsgálja a kiadott üzemeltetési engedély érvényességét. Adott esetben az engedélyezési eljárást újra le kell folytatni.

4. § A tagállamok illetékes hatóságai tájékoztatják a szervezetet a nemzetközi forgalomban bekövetkezett balesetek és súlyos sérülések okáról. Bármely tagállam kérésére a Műszaki Szakértői Bizottság megvizsgálhatja a nemzetközi forgalomban bekövetkezett súlyos balesetek okát, annak érdekében, hogy az APTU Egységes Szabályok Mellékletében a vasúti járművekre és egyéb vasúti berendezésekre meghatározott szerkezeti és üzemeltetési előírásokat lehetőleg fejlesszék.

17. cikk

Járművek leállítása és visszautasítása

Az 5. cikkben hivatkozott hatáskörrel rendelkező hatóság, egy másik vasúti közlekedési vállalat vagy infrastruktúra-üzemeltető nem utasíthatja vissza és nem állíthatja le a vasúti járműveket, ha a jelen Egységes Szabályokat, az APTU Egységes Szabályainak Mellékletébe foglalt előírásokat, az engedélyezés különleges feltételeit tartalmazó a 7. cikk 2. vagy 3. §-át, illetve a RID Mellékletében meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásokat betartották.

18. cikk

Az előírások figyelmen kívül hagyása

1. § A 2. § és a 10. cikk 9. §-ának *c)* pontja kivételével jelen Egységes Szabályok és az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben található előírások be nem tartásának jogkövetkezményeit annak a tagállamnak a belső jogszabályai és előírásai szabályozzák, amelynek illetékes hatósága kiadta az üzemeltetési engedélyt, beleértve a jogszabályok összeütközésének az esetére vonatkozó szabályozást is.

2. § A jelen Egységes Szabályok és az APTU Egységes Szabályok Mellékleteiben található előírások be nem tartásának az infrastruktúrára vonatkozó polgári jogi és büntetőjogi következményeit annak a tagállamnak a belső jogszabályai és előírásai szabályozzák, amelynek területén az infrastruktúra-üzemeltetőjének a székhelye van, beleértve a jogszabályok összeütközésének az esetére vonatkozó szabályozást is.

19. cikk

A vitás esetek rendezése

Amennyiben két vagy több tagállam között a nemzetközi forgalomban használni tervezett járművek és az egyéb vasúti berendezések műszaki engedélyezése kapcsán vita keletkezik, és azt nem sikerül közvetlen tárgyalás útján rendezni, a tagállamok a Műszaki Szakértői Bizottsághoz fordulhatnak. Ilyen vitákat az Egyezmény V. Címében foglalt eljárásokkal összhangban a Választottbíróság elé is lehet terjeszteni.

3. § (1)[1] Ez a törvényerejű rendelet a kihirdetése napján lép hatályba, rendelkezéseit azonban az 1985. évi május hó 1. napjától kell alkalmazni.

(1a)[2] Felhatalmazást kap a Kormány, hogy a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függeléke (RID) Mellékletét, valamint módosításait és kiegészítéseit rendeletben hirdesse ki.

1 Módosította: 2007. évi LXXXII. törvény 2. § 40.
2 Beiktatta: 2017. évi CIII. törvény 2. §. Hatályos: 2017. VII. 1-től.

(2)[1] A törvényerejű rendelet végrehajtásáról a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik. Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter arra, hogy[2]

a) az Egyezménynek (COTIF), az Egyezmény A. Függelékének (CIV Egységes Szabályok) és az Egyezmény B. Függelékének (CIM Egységes Szabályok) a Közgyűlés által elfogadott módosításait,[3]

b)[4]

c) a Magánkocsik Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatot (RIP), CIM Egységes Szabályok II. Mellékletét,[5]

d) a Szállítótartályok Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatot (RICO), CIM Egységes Szabályok III. Mellékletét,[6]

e) az Expresszáruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatot (RIEX), CIM Egységes Szabályok IV. Mellékletét,[7]

azok hatálybalépése után rendelettel kihirdesse,

f) az Egyezménynek (COTIF), a Függelékeinek és a Mellékleteinek a Bizottságok által elfogadott módosításaihoz és kiegészítéseihez hozzájáruljon, vagy azokkal szemben állást foglaljon.

---

1 Megállapította: 1995. évi XI. törvény 1. §. Hatályos: 1995. III. 24-től.
2 Módosította: 2006. évi CIX. törvény 164. § (1) a).
3 Lásd: 17/1999. (VI. 9.) KHVM rendelet.
4 Hatályon kívül helyezte: 2017. évi CIII. törvény 3. §. Hatálytalan: 2017. VII. 1-től.
5 Lásd: 4/1987. (V. 13.) KM rendelet.
6 Lásd: 4/1987. (V. 13.) KM rendelet.
7 Lásd: 4/1987. (V. 13.) KM rendelet.

TARTALOMJEGYZÉK

1986. évi 2. törvényerejű rendelet ---- 1
a Bernben az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről ---- 1
„Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) ---- 1
I. Cím ---- 1
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK ---- 1
1. cikk ---- 1
Államközi Szervezet ---- 1
2. cikk ---- 2
A Szervezet célja ---- 2
3. cikk ---- 2
Nemzetközi együttműködés ---- 2
4. cikk ---- 3
Hatáskörök átvállalása és átadása ---- 3
5. cikk ---- 3
A tagállamok különleges kötelezettségei ---- 3
6. cikk ---- 3
Egységes szabályok ---- 4
7. cikk ---- 4
Az „Egyezmény” kifejezés meghatározása ---- 4
II. Cím ---- 4
KÖZÖS RENDELKEZÉSEK ---- 4
8. cikk ---- 4
Nemzeti jog ---- 4
9. cikk ---- 4
Elszámolási egység ---- 5
10. cikk ---- 5
Kiegészítő határozmányok ---- 5
11. cikk ---- 5
Biztosíték ---- 5
12. cikk ---- 5
A bírósági határozatok végrehajtása. Foglalás. ---- 6
III. Cím ---- 6
FELÉPÍTÉS ÉS TEVÉKENYSÉG ---- 6
13. cikk ---- 6
Szervek ---- 6
14. cikk ---- 6
Közgyűlés ---- 7
15. cikk ---- 8
Intéző Bizottság ---- 8
16. cikk ---- 9
Egyéb bizottságok ---- 9
17. cikk ---- 9

Felülvizsgáló Bizottság 10
18. cikk 10
A RID Szakértő Bizottság 10
19. cikk 10
Vasúti Fejlesztési Bizottság 10
20. cikk 10
Műszaki Szakértői Bizottság 10
21. cikk 11
Főtitkár 11
22. cikk 11
A Szervezet alkalmazottai 11
23. cikk 12
Hírlevél 12
24. cikk 12
Vonaljegyzék 12
IV. Cím 12
PÉNZÜGYEK 12
25. cikk 12
Munkaprogram. Költségvetés. Zárszámadás. Üzleti jelentés 13
26. cikk 13
A kiadások finanszírozása 13
27. cikk 14
Könyvvizsgálat 14
V. Cím 15
VÁLASZTOTTBÍRÁSKODÁS 16
28. cikk 16
Hatáskör 16
29. cikk 16
Választottbírósági megállapodás. Választottbírósági iroda 16
30. cikk 16
Választottbírák 16
31. cikk 17
Eljárás. Költségek 17
32. cikk 17
Elévülés. Végrehajthatóság 17
VI. Cím 17
AZ EGYEZMÉNY MÓDOSÍTÁSA 18
33. cikk 18
Hatáskör 18
34. cikk 18
A Közgyűlés határozatai 18
35. cikk 19
A Bizottságok határozatai 19

VII. Cím ---- 20
ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK ---- 20
36. cikk ---- 20
Letéteményes ---- 20
37. cikk ---- 20
Csatlakozás az Egyezményhez ---- 20
38. cikk ---- 21
Regionális gazdasági integrációs szervezetek csatlakozása ---- 21
39. cikk ---- 21
Társult tagok ---- 21
40. cikk ---- 21
A tagság felfüggesztése ---- 21
41. cikk ---- 22
Az Egyezmény felmondása ---- 22
42. cikk ---- 22
Nyilatkozatok és fenntartások az Egyezménnyel szemben ---- 22
43. cikk ---- 22
A Szervezet feloszlatása ---- 22
44. cikk ---- 22
Átmeneti rendelkezések ---- 22
45. cikk ---- 22
Az Egyezmény szövege ---- 23
Jegyzőkönyva Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) előjogairól és mentességéről ---- 23
1. cikk ---- 23
Mentesség a joghatóság, a végrehajtás és a lefoglalás alól ---- 23
2. cikk ---- 23
Kisajátítás elleni védelem ---- 23
3. cikk ---- 23
Adómentesség ---- 23
4. cikk ---- 24
Vám- és illetékmentesség ---- 24
5. cikk ---- 24
Hivatalos tevékenységek ---- 24
6. cikk ---- 24
Pénzügyi műveletek ---- 24
7. cikk ---- 24
Hivatalos értesítések ---- 24
8. cikk ---- 25
A tagállamok képviselőinek előjogai és mentességei ---- 25
9. cikk ---- 25

A Szervezet személyzetének tagjait megillető előjogok és mentességek 25
10. cikk 26
A szakértőket megillető előjogok és mentesség 26
11. cikk 26
A biztosított előjogok és mentesség célja 26
12. cikk 26
A visszaélések megelőzése 26
13. cikk 27
Saját állampolgárokkal való bánásmód 27
14. cikk 27
Kiegészítő egyezmények 27
A Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV – az Egyezmény A Függeléke) 27
I. Cím 27
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK 27
1. cikk 27
Hatály 27
2. cikk 28
Nyilatkozat az utasok halála és sérülése esetén fennálló felelősséggel kapcsolatban 28
3. cikk 28
Meghatározások 28
4. cikk 29
Eltérések 29
5. cikk 29
A jogszabály kötelező ereje 29
II. Cím 29
A SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE ÉS TELJESÍTÉSE 29
6. cikk 29
Szállítási szerződés 29
7. cikk 29
Menetjegy 29
8. cikk 30
A menetdíj megfizetése és visszatérítése 30
9. cikk 30
Az utazásra jogosultság. Az utazásból történő kizárás 30
10. cikk 30
Államigazgatási előírások teljesítése 30
11. cikk 31
Vonatkimaradás és késés. Csatlakozás-mulasztás 31
III. Cím 31

KÉZIPOGGYÁSZ, ÁLLATOK, ÚTIPOGGYÁSZ ÉS JÁRMŰVEK SZÁLLÍTÁSA 31
I. Fejezet 31
KÖZÖS RENDELKEZÉSEK 31
12. cikk 31
Tárgyak és állatok 31
13. cikk 31
Vizsgálat 31
14. cikk 32
Államigazgatási előírások teljesítése 32
II. Fejezet 32
KÉZIPOGGYÁSZ ÉS ÁLLATOK 32
15. cikk 32
Felügyelet 32
III. Fejezet 32
ÚTIPOGGYÁSZ 32
16. cikk 32
Útipoggyász-feladás 32
17. cikk 32
Poggyászvevény 32
18. cikk 33
Feladás és fuvarozás 33
19. cikk 33
Az útipoggyász viteldíjának megfizetése 33
20. cikk 33
Az útipoggyász megjelölése 33
21. cikk 33
Az útipoggyász feletti rendelkezés joga 33
22. cikk 34
Kiszolgáltatás 34
IV. Fejezet 34
JÁRMŰVEK 34
23. cikk 34
A szállítás feltételei 34
24. cikk 35
Fuvarokmány 35
25. cikk 35
Alkalmazandó jog 35
IV. Cím 35
A FUVAROZÓ FELELŐSSÉGE 35
I. Fejezet 35
FELELŐSSÉG AZ UTASOK HALÁLA ÉS SÉRÜLÉSE ESETÉN 35
26. cikk 35
A felelősség alapja 35

27. cikk ---- 36
Kártérítés az utas halála esetén ---- 36
28. cikk ---- 36
Kártérítés az utas sérülése esetén ---- 36
29. cikk ---- 36
Egyéb testi sérülésekre vonatkozó kártérítés ---- 36
30. cikk ---- 37
A kártérítés formája és mértéke az utas halála és sérülése esetén ---- 37
31. cikk ---- 37
Egyéb szállítási eszközök ---- 37
II. Fejezet ---- 37
A MENETREND BE NEM TARTÁSÁRA VONATKOZÓ FELELŐSSÉG ---- 37
32. cikk ---- 37
Felelősség vonatkimaradás, késés vagy csatlakozás-mulasztás esetén ---- 37
III. Fejezet ---- 38
FELELŐSSÉG A KÉZIPOGGYÁSZÉRT, AZ ÁLLATOKÉRT, AZ ÚTIPOGGYÁSZÉRT ÉS A JÁRMŰVEKÉRT ---- 38
1. Rész ---- 38
KÉZIPOGGYÁSZ ÉS ÁLLAT ---- 38
33. cikk ---- 38
Felelősség ---- 38
34. cikk ---- 38
A kártérítés mértéke tárgyak elveszése vagy sérülése esetén ---- 38
35. cikk ---- 38
Mentesség a felelősség alól ---- 38
2. Rész ---- 39
ÚTIPOGGYÁSZ ---- 39
36. cikk ---- 39
A felelősség alapja ---- 39
37. cikk ---- 39
Bizonyítási teher ---- 39
38. cikk ---- 39
Részfuvarozók ---- 39
39. cikk ---- 39
Fuvarozás-teljesítési segéd ---- 40
40. cikk ---- 40
Az útipoggyász elveszésének vélelme ---- 40
41. cikk ---- 40
Kártérítés az útipoggyász elveszése esetén ---- 40
42. cikk ---- 41
Kártérítés az útipoggyász sérülése esetén ---- 41

43. cikk ---- 41
Kártérítés késedelmes kiszolgáltatás esetén ---- 41
3. Rész ---- 42
JÁRMŰVEK ---- 42
44. cikk ---- 42
Kártérítés a késedelem esetén ---- 42
45. cikk ---- 42
Kártérítés elveszés esetén ---- 42
46. cikk ---- 42
Felelősség más tárgyakra vonatkozóan ---- 42
47. cikk ---- 42
Alkalmazandó jog ---- 42
IV. Fejezet ---- 43
KÖZÖS RENDELKEZÉSEK ---- 43
48. cikk ---- 43
A felelősség korlátozására vonatkozó jog kizárása ---- 43
49. cikk ---- 43
Átszámítás és kamat ---- 43
50. cikk ---- 43
Felelősség nukleáris baleset esetén ---- 43
51. cikk ---- 43
A fuvarozó felelőssége más személyekért ---- 43
52. cikk ---- 44
Egyéb igények ---- 44
V. Cím ---- 44
AZ UTAS FELELŐSSÉGE ---- 44
53. cikk ---- 44
Különleges felelősségi elvek ---- 44
VI. Cím ---- 44
IGÉNYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE ---- 44
54. cikk ---- 44
A részleges elveszés vagy sérülés megállapítása ---- 44
55. cikk ---- 45
Igények ---- 45
56. cikk ---- 45
Peres eljárás alá vonható fuvarozók ---- 45
57. cikk ---- 46
Illetékesség ---- 46
58. cikk ---- 46
Az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelősséggel kapcsolatos kereset jog elévülése ---- 46
59. cikk ---- 46
Poggyászszállításból eredő kereseti jog megszűnése ---- 46

60. cikk ---- 47
A kereseti jog elévülése ---- 47
VII. Cím ---- 47
FUVAROZÓK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK ---- 47
61. cikk ---- 47
A menet- és viteldíj felosztása ---- 47
62. cikk ---- 48
Visszkereseti jog ---- 48
63. cikk ---- 48
Visszkereseti eljárás ---- 48
64. cikk ---- 48
Megállapodások a visszkereset tárgyában ---- 48
A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM – az Egyezmény B Függeléke) ---- 49
I. Cím ---- 49
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK ---- 49
1. cikk ---- 49
Hatály ---- 49
2. cikk ---- 50
Közjogi előírások ---- 50
3. cikk ---- 50
Meghatározások ---- 50
4. cikk ---- 50
Eltérések ---- 50
5. cikk ---- 50
Kötelező jog ---- 50
II. Cím ---- 51
A FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE ÉS TELJESÍTÉSE ---- 51
6. cikk ---- 51
Fuvarozási szerződés ---- 51
7. cikk ---- 51
A fuvarlevél tartalma ---- 51
8. cikk ---- 52
Felelősség a fuvarlevélbe bejegyzett adatokért ---- 52
9. cikk ---- 53
Veszélyes áru ---- 53
10. cikk ---- 53
Költségek fizetése ---- 53
11. cikk ---- 53
Vizsgálat ---- 53
12. cikk ---- 53
A fuvarlevél bizonyító ereje ---- 53
13. cikk ---- 54
Az áru berakása és kirakása ---- 54

14. cikk ---- 54
Csomagolás ---- 54
15. cikk ---- 54
Államigazgatási hatósági előírások teljesítése ---- 54
16. cikk ---- 55
Fuvarozási határidők ---- 55
17. cikk ---- 56
Kiszolgáltatás ---- 56
18. cikk ---- 56
Az áru feletti rendelkezési jog ---- 56
19. cikk ---- 57
A rendelkezési jog gyakorlása ---- 57
20. cikk ---- 57
Fuvarozási akadály ---- 57
21. cikk ---- 58
Kiszolgáltatási akadály ---- 58
22. cikk ---- 58
A fuvarozási és kiszolgáltatási akadályok következményei ---- 58
III. Cím ---- 58
FELELŐSSÉG ---- 59
23. cikk ---- 59
A felelősség alapja ---- 59
24. cikk ---- 59
Felelősség a vasúti jármű áruként való fuvarozása esetén ---- 59
25. cikk ---- 60
Bizonyítási teher ---- 60
26. cikk ---- 60
Részfuvarozók ---- 60
27. cikk ---- 60
Fuvarozás-teljesítési segéd ---- 60
28. cikk ---- 61
Az elveszés vagy sérülés vélelme újrafeladás esetén ---- 61
29. cikk ---- 61
Az áru elveszésének vélelme ---- 61
30. cikk ---- 61
Kártérítés az áru elveszéséért ---- 61
31. cikk ---- 62
Felelősség a fuvarozás közben keletkezett veszteségért ---- 62
32. cikk ---- 62
Kártérítés a sérülésért ---- 62
33. cikk ---- 63
Kártérítés a fuvarozási határidő túllépéséért ---- 63

34. cikk ---- 63
Kártérítés értékbevallás esetén ---- 63
35. cikk ---- 63
Kártérítés a kiszolgáltatási érdekbevallás esetében ---- 63
36. cikk ---- 63
A felelősség korlátozásaira vonatkozó hivatkozási jog megszűnése ---- 63
37. cikk ---- 64
Átszámítás és kamat ---- 64
38. cikk ---- 64
Felelősség a vasúti-tengeri forgalomban ---- 64
39. cikk ---- 65
Felelősség nukleáris baleset esetében ---- 65
40. cikk ---- 65
A fuvarozó felelőssége más személyekért ---- 65
41. cikk ---- 65
Egyéb eljárások ---- 65
IV. Cím ---- 65
AZ IGÉNYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE ---- 65
42. cikk ---- 65
Részleges elveszés és sérülés megállapítása ---- 65
43. cikk ---- 66
Igények ---- 66
44. cikk ---- 66
A fuvarozóval szembeni keresetindításra jogosult személyek ---- 66
45. cikk ---- 66
A keresettel megtámadható fuvarozók ---- 66
46. cikk ---- 67
Eljáró bíróság ---- 67
47. cikk ---- 67
A keresetindítási jog megszűnése ---- 67
48. cikk ---- 68
Az igények elévülése ---- 68
V. Cím ---- 68
A FUVAROZÓK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK ---- 68
49. cikk ---- 68
Elszámolás ---- 68
50. cikk ---- 69
Visszkereseti jog ---- 69
51. cikk ---- 69
Visszkereseti eljárás ---- 69
52. cikk ---- 69
Megállapodások visszkeresetre vonatkozóan ---- 70

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID – az Egyezmény C Függeléke) ---- 70
1. cikk ---- 70
Hatály ---- 70
2. cikk ---- 70
Mentesség ---- 70
3. cikk ---- 70
Korlátozások ---- 70
4. cikk ---- 70
Egyéb előírások ---- 70
5. cikk ---- 70
Engedélyezett vonattípusok. Kézipoggyászként, útipoggyászként vagy gépjárműben való szállítás ---- 71
6. cikk ---- 71
Melléklet ---- 71
Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre (CUV – az Egyezmény D Függeléke) ---- 71
1. cikk ---- 71
Hatály ---- 71
2. cikk ---- 71
Meghatározások ---- 71
3. cikk ---- 72
Jelek és feliratok a járműveken ---- 72
4. cikk ---- 72
Felelősség a jármű elveszése vagy sérülése esetén ---- 72
5. cikk ---- 72
A felelősség korlátaira való hivatkozási jog elvesztése ---- 72
6. cikk ---- 73
A jármű elveszésének vélelme ---- 73
7. cikk ---- 73
Felelősségvállalás a jármű okozta károkért ---- 73
8. cikk ---- 73
Jogátruházás ---- 73
9. cikk ---- 73
Alkalmazottakért és más személyekért való felelősség ---- 74
10. cikk ---- 74
Egyéb keresetek ---- 74
11. cikk ---- 74
Joghatóság ---- 74
12. cikk ---- 74
A kereseti jog elévülése ---- 74
Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre (CUI – az Egyezmény E Függeléke) ---- 75

I. Cím ---- 75
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK ---- 75
1. cikk ---- 75
Hatály ---- 75
2. cikk ---- 75
A testi károsodással kapcsolatos felelősségre vonatkozó nyilatkozat ---- 75
3. cikk ---- 75
Meghatározások ---- 75
4. cikk ---- 76
Kötelező jog ---- 76
II. Cím ---- 76
A HASZNÁLATI SZERZŐDÉS ---- 76
5. cikk ---- 76
Tartalom és forma ---- 76
6. cikk ---- 77
A fuvarozó és az infrastruktúra-üzemeltető különleges kötelezettségei ---- 77
7. cikk ---- 77
A szerződés időtartama ---- 77
III. Cím ---- 78
FELELŐSSÉG ---- 78
8. cikk ---- 78
Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége ---- 78
9. cikk ---- 78
A fuvarozó felelőssége ---- 78
10. cikk ---- 79
Közösen okozott kár ---- 79
11. cikk ---- 79
Kártérítés halál esetén ---- 79
12. cikk ---- 80
Kártérítés sérülés esetén ---- 80
13. cikk ---- 80
Egyéb testi károsodások megtérítése ---- 80
14. cikk ---- 80
A kártérítés formája és összege halál és sérülés esetében ---- 80
15. cikk ---- 80
A felelősség korlátozására való hivatkozás jogának elvesztése ---- 80
16. cikk ---- 80
Átszámítás és kamatozás ---- 81
17. cikk ---- 81
Felelősség nukleáris baleset esetében ---- 81
18. cikk ---- 81
Felelősség a kisegítő munkaerőért ---- 81

19. cikk ---- 81
Egyéb igények ---- 81
20. cikk ---- 81
Kártérítési megállapodások ---- 81
IV. Cím ---- 81
A KISEGÍTŐ MUNKAERŐ ÁLTAL INDÍTOTT KERESETEK ---- 81
21. cikk ---- 82
Az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó elleni keresetek ---- 82
V. Cím ---- 82
A JOGOK GYAKORLÁSA ---- 82
22. cikk ---- 82
Békéltetési eljárás ---- 82
23. cikk ---- 82
Visszkereset ---- 82
24. cikk ---- 82
Hatáskör ---- 82
25. cikk ---- 82
Elévülés ---- 82
Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására (APTU – az Egyezmény F Függeléke) ---- 83
1. cikk ---- 83
Hatály ---- 83
2. cikk ---- 83
Meghatározások ---- 83
3. cikk ---- 84
Célkitűzések ---- 84
4. cikk ---- 84
A műszaki szabványok és előírások kidolgozása ---- 84
5. cikk ---- 84
A műszaki szabványok érvényesítése ---- 84
6. cikk ---- 85
Egységes műszaki előírások elfogadása ---- 85
7. cikk ---- 85
Kérelmek benyújtása ---- 85
8. cikk ---- 85
Műszaki mellékletek ---- 85
9. cikk ---- 86
Nyilatkozatok ---- 86
10. cikk ---- 86
A Műszaki Egység hatályon kívül helyezése ---- 86
11. cikk ---- 86

A Mellékletek elsőbbsége ---- 86
1. Melléklet ---- 87
Valamennyi vasúti járműre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 87
2. Melléklet ---- 87
Vontatójárművekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 87
3. Melléklet ---- 87
Teherkocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 87
4. Melléklet ---- 87
Személykocsikra vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 87
5. Melléklet ---- 87
Infrastruktúra berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 87
6. Melléklet ---- 88
A biztosítóberendezési- és forgalomirányító rendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 88
7. Melléklet ---- 88
Információs technológiarendszerekre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 88
8. Melléklet ---- 88
Bármely egyéb vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok és egységes műszaki előírások ---- 88
Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére (ATMF – az Egyezmény G Függeléke) ---- 88
1. cikk ---- 88
Hatály ---- 88
2. cikk ---- 88
Meghatározások ---- 88
3. cikk ---- 89
Engedélyezés nemzetközi forgalom számára ---- 89
4. cikk ---- 89
Eljárások ---- 89
5. cikk ---- 90
Illetékes hatóság ---- 90
6. cikk ---- 90
A műszaki engedélyezés elismertetése ---- 90
7. cikk ---- 90
Előírások a járművek szerkezetére vonatkozóan ---- 90
8. cikk ---- 91

Egyéb berendezésekre vonatkozó szerkezeti előírások ---- 91
9. cikk ---- 91
Üzemeltetési előírások ---- 91
10. cikk ---- 91
Műszaki engedélyezés ---- 91
11. cikk ---- 92
Tanúsítványok ---- 92
12. cikk ---- 93
Egységes minták ---- 93
13. cikk ---- 93
Adatbank ---- 93
14. cikk ---- 94
Feliratok és jelzések ---- 94
15. cikk ---- 94
Karbantartás ---- 94
16. cikk ---- 94
Balesetek és súlyos sérülések ---- 94
17. cikk ---- 95
Járművek leállítása és visszautasítása ---- 95
18. cikk ---- 95
Az előírások figyelmen kívül hagyása ---- 95
19. cikk ---- 95
A vitás esetek rendezése ---- 95