**Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej
železničnej preprave osôb
(CIV - dodatok A k dohovoru)**

**Hlava 1
Všeobecné ustanovenia**

**Článok 1
Rozsah platnosti**

§ 1 Tieto jednotné právne predpisy platia pre každú zmluvu o platenej alebo neplatenej
železničnej preprave cestujúcich, ak miesto odchodu a určenia ležia v dvoch rôznych
členských štátoch. To platí bez ohľadu na trvalé bydlisko alebo sídlo a štátnu príslušnosť
strán prepravnej zmluvy.

§ 2 Tieto jednotné právne predpisy sa uplatnia tiež na medzinárodnú prepravu, ktorá je
predmetom jednej zmluvy, a ktorá zahŕňa vnútrozemskú cestnú alebo vodnú prepravu
členského štátu ako doplnkovú k cezhraničnej železničnej preprave.

§ 3 Tieto jednotné právne predpisy sa uplatnia tiež na medzinárodnú prepravu, ktorá je
predmetom jednej zmluvy a ktorá zahŕňa prepravu po mori alebo medzinárodnú prepravu
po vnútrozemských vodách ako doplnkovú k železničnej preprave, pokiaľ sa preprava
po mori alebo po vnútrozemských vodách vykonáva po linkách, ktoré sú zapísané
do zoznamu liniek podľa článku 24 § 1 dohovoru.

§ 4 Tieto jednotné právne predpisy sa uplatnia ohľadne zodpovednosti železnice pri usmrtení
a zranení cestujúcich tiež na osoby sprevádzajúce zásielku prepravovanú podľa CIM.

§ 5 Tieto jednotné právne predpisy sa neuplatnia na prepravy medzi stanicami na území
susedných štátov, ak infraštruktúru týchto staníc prevádzkuje jeden alebo viacerí
prevádzkovatelia infraštruktúry, ktorí patria len jednému z týchto štátov.

§ 6 Každý štát, ktorý je zmluvnou stranou iného dohovoru o vykonávaní medzinárodnej
prepravy osôb po železnici porovnateľného s týmito jednotnými právnymi predpismi
a požiadal o pristúpenie k dohovoru, si môže vyhradiť, že tieto jednotné právne
predpisy uplatní na svojom území len na časti železničnej infraštruktúry. Táto časť
železničnej infraštruktúry musí byť presne označená a musí nadväzovať na železničnú
infraštruktúru niektorého členského štátu. Ak štát podal takúto výhradu, platia tieto
jednotné právne predpisy len vtedy,

keď stanica odchodu alebo stanica určenia a prepravná cesta stanovené v prepravnej zmluve patria do označenej železničnej infraštruktúry, alebo

keď označená železničná infraštruktúra spája železničnú infraštruktúru dvoch
členských štátov a ak táto bola dohodnutá v prepravnej zmluve ako prepravná cesta
na tranzitnú prepravu.

§ 7 Štát, ktorý uplatnil výhradu podľa § 6, môže kedykoľvek oznámiť depozitárovi,
že ju odvoláva. Odvolanie výhrady nadobudne platnosť po jednom mesiaci odo dňa, v ktorom depozitár informoval o tom ostatné členské štáty. Výhrada sa stane neplatnou,
ak dohovor uvedený v § 6 prvá veta stratí pre tento štát platnosť.

**Článok 2**

**Vyhlásenie o zodpovednosti pri usmrtení a zranení cestujúcich**

§ 1 Každý štát môže kedykoľvek vyhlásiť, že neuplatní všetky ustanovenia týchto jednotných
právnych predpisov o zodpovednosti dopravcu pri usmrtení alebo zranení cestujúceho,
ak dôjde k úrazu na jeho území a cestujúci je občanom tohto štátu, alebo má v ňom svoj
trvalý pobyt.

§ 2 Štát, ktorý podal vyhlásenie podľa § 1, môže kedykoľvek oznámiť depozitárovi,
že ho odvoláva. Odvolanie vyhlásenia nadobudne platnosť po jednom mesiaci odo dňa,
v ktorom depozitár informoval o tom ostatné členské štáty.

**Článok 3
Pojmy**

Na účely týchto jednotných právnych predpisov znamená výraz

* 1. „dopravca“ zmluvného dopravcu, s ktorým uzavrel cestujúci prepravnú zmluvu podľa
	týchto jednotných právnych predpisov, alebo po ňom nasledujúcich dopravcov,
	ktorí zodpovedajú na základe tejto zmluvy;
	2. „vykonávajúci dopravca“ dopravcu, ktorý neuzavrel s cestujúcim prepravnú zmluvu,
	ktorému však dopravca podľa písmena a) čiastočne alebo úplne zveril vykonávanie
	prepravy po železnici;
	3. „všeobecné prepravné podmienky“ právoplatné podmienky dopravcu vo forme
	všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa
	uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;
	4. „vozidlo“ motorové vozidlá alebo prívesy, ktoré sa prepravujú v súvislosti s prepravou
	osôb.

**Článok 4
Odchýlky**

§ 1 Členské štáty môžu uzavrieť dohody, ktoré stanovujú odchýlky od týchto jednotných
právnych predpisov výlučne na prepravy medzi dvoma stanicami ležiacimi na oboch
stranách hranice, ak sa medzi nimi a hranicou nevyskytuje ďalšia stanica.

§ 2 Na prepravu medzi dvoma členskými štátmi tranzitom cez štát, ktorý nie je členským
štátom, môžu zúčastnené štáty uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od týchto jednotných
právnych predpisov.

§ 3 S výhradou iných medzinárodnoprávnych predpisov si dva alebo viaceré členské štáty
môžu vzájomne dohodnúť podmienky, za ktorých sú dopravcovia povinní prepravovať
osoby, batožinu, zvieratá a vozidlá v preprave medzi týmito štátmi.

§ 4 Dohody podľa § 1 až § 3 a nadobudnutie ich platnosti sa oznamujú Medzištátnej
organizácii pre medzinárodnú železničnú prepravu. Generálny tajomník organizácie
informuje o tom členské štáty a zainteresované podniky.

**Článok 5
Záväzné právo**

Ak tieto jednotné právne predpisy výslovne nepovoľujú odchýlky, je každá dohoda,
ktorá sa priamo alebo nepriamo odchyľuje od týchto jednotných právnych predpisov, neplatná a právne neúčinná. Neplatnosť týchto dohôd nemá za následok neplatnosť ostatných ustanovení prepravnej zmluvy. Bez ohľadu na to, môže dopravca rozšíriť svoju zodpovednosť a svoje povinnosti vyplývajúce z týchto jednotných právnych predpisov.

**Hlava II**

**Uzatváranie a vykonávanie prepravnej zmluvy**

**Článok 6
Prepravná zmluva**

§ 1 Dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť cestujúceho, prípadne
cestovnú batožinu a vozidlá na miesto určenia a vydať cestovnú batožinu a vozidlá
na mieste určenia.

§ 2 Prepravná zmluva sa vyhotoví ako jeden alebo viaceré prepravné doklady
(ďalej len „cestovný lístok“), ktoré sa vydajú cestujúcemu. Bez ohľadu na článok 9
sa však chýbanie cestovného lístka, chyby v ňom, alebo jeho strata nedotýkajú obsahu
ani platnosti zmluvy, ktorá naďalej podlieha týmto jednotným právnym predpisom.

§ 3 Cestovný lístok slúži, kým sa nedokáže opak, ako dôkaz uzavretia a obsahu prepravnej
zmluvy.

**Článok 7
Cestovný lístok**

§ 1 Všeobecné prepravné podmienky stanovia formu a obsah cestovných lístkov, ako aj jazyk
a písmo, ktoré sa majú pri ich tlači a vyplňovaní používať.

§ 2 V cestovnom lístku musí byť uvedené minimálne:

* + 1. dopravca alebo dopravcovia;
		2. údaj, že preprava podlieha týmto jednotným právnym predpisom aj pri opačnej dohode; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;

c) každý iný údaj potrebný na preukázanie uzavretia a obsahu prepravnej zmluvy
 a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť svoje práva vyplývajúce z tejto zmluvy.

§ 3 Pri preberaní cestovného lístka je cestujúci povinný sa presvedčiť, či mu bol vystavený
podľa požadovaných údajov.

§ 4 Cestovný lístok je prenosný vtedy, ak nie je vystavený na meno a ak cesta ešte nebola
nastúpená.

§ 5 Cestovný lístok môže existovať aj vo forme elektronického záznamu dát, ktoré je možné
zmeniť na čitateľný, písomný doklad. Postupy záznamu a spracovania dát musia
byť funkčne rovnocenné, najmä z hľadiska preukaznosti takto vytvoreného cestovného lístka.

**Článok 8
Úhrada a vrátenie cestovného**

§ 1 Ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, cestovné sa platí vopred.

§ 2 Podmienky, za ktorých sa cestovné vracia, stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

**Článok 9
Oprávnenie na cestu
Vylúčenie z prepravy**

§ 1 Cestujúci musí byť pred začiatkom cesty vybavený platným cestovným lístkom a musí ho
predložiť na kontrolu cestovných lístkov. Všeobecné prepravné podmienky môžu
stanoviť,

* + - 1. že cestujúci, ktorý sa nepreukáže platným cestovným lístkom, je povinný zaplatiť
			okrem cestovného prirážku;
			2. že cestujúceho, ktorý odmietne okamžite zaplatiť cestovné alebo prirážku, môže byť
			vylúčený z prepravy;
			3. či a za akých podmienok možno prirážku vrátiť.

§ 2 Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť, že cestujúci, ktorí

* + - * 1. ohrozujú bezpečnosť a prevádzkový poriadok alebo bezpečnosť spolucestujúcich;
				2. neprijateľným spôsobom obťažujú spolucestujúcich, sa vylúčia z prepravy alebo môžu byť z nej vylúčení počas cesty a že tieto osoby nemajú nárok na náhradu cestovného
				a dovozného za prepravu batožiny.

**Článok 10**

**Dodržiavanie predpisov orgánov štátnej správy**

Cestujúci je povinný dodržiavať colné predpisy alebo iné predpisy orgánov štátnej správy.

**Článok 11
Výpadok a meškanie vlaku
Zmeškanie prípoja**

Dopravca je povinný v prípade výpadku vlaku alebo zmeškania prípoja potvrdiť
túto skutočnosť v cestovnom lístku.

**Hlava III**

**Preprava ručnej batožiny, zvierat, cestovnej batožiny a vozidiel**

**Kapitola I
Spoločné ustanovenia**

**Článok 12
Povolené predmety a zvieratá**

§ 1 Cestujúci je oprávnený brať so sebou ľahko prenosné predmety (ručnú batožinu)
a živézvieratá podľa všeobecných prepravných podmienok. Cestujúci môže okrem toho brať so sebou neskladné predmety podľa osobitných ustanovení všeobecných prepravných
podmienok. Predmety a zvieratá, ktoré by mohli byť ostatným cestujúcim na ťarchu,
alebo ktoré by mohli spôsobiť škodu, nie je dovolené brať so sebou.

§ 2 Cestujúci môže podať predmety a zvieratá ako cestovnú batožinu podľa všeobecných
prepravných podmienok.

§ 3 Dopravca môže v rámci prepravy cestujúcich povoliť prepravu vozidiel podľa
všeobecných prepravných podmienok.

§ 4 Prepravovať nebezpečný tovar ako ručnú batožinu, cestovnú batožinu a vo vozidlách
alebo na nich, ktoré sú podľa tejto hlavy prepravované po železnici, je povolené
iba podľa Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID).

**Článok 13
Preskúmanie**

§ 1 Dopravca je oprávnený pri odôvodnenej domnienke nedodržania prepravných podmienok
preskúmať, či prepravované predmety (ručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane
nákladu) a zvieratá zodpovedajú prepravným podmienkam, ak to nezakazujú vnútroštátne
predpisy štátu, v ktorom sa má preskúmanie vykonať. Cestujúci sa pozve k účasti na
preskúmaní. Ak sa nedostaví, alebo ak ho nemožno zabezpečiť, musí dopravca privolať
dvoch nezávislých svedkov.

§ 2 Ak sa zistí, že neboli dodržané prepravné podmienky, môže dopravca požadovať
od cestujúceho zaplatenie výdavkov za preskúmanie.

**Článok 14**

**Dodržiavanie predpisov orgánov štátnej správy**

Cestujúci je povinný plniť colné predpisy alebo predpisy iných orgánov štátnej správy
pri predmetoch (ručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane nákladu) a zvieratách, ktoré sú s ním prepravované. Je povinný byť prítomný pri prehliadke týchto predmetov, ak vnútroštátne predpisy každého štátu nestanovujú výnimku.

**Kapitola II
Ručná batožina a zvieratá**

**Článok 15
Dozor**

Cestujúci je povinný dohliadať na ručnú batožinu a zvieratá, ktoré berie so sebou.

**Kapitola III
Cestovná batožina**

**Článok 16
Podanie batožiny**

§ 1 Zmluvné povinnosti pri preprave cestovnej batožiny sa uvedú v batožinovom lístku,
ktorý sa vydá cestujúcemu.

§ 2 Bez toho, aby bol dotknutý článok 22, neovplyvňuje chýbanie, chyba v batožinovom
lístku alebo jeho strata ani existenciu, ani platnosť dohôd o preprave cestovnej batožiny,
ktoré aj naďalej podliehajú týmto jednotným právnym predpisom.

§ 3 Batožinový lístok slúži až do dokázania opaku ako doklad o podaní batožiny
a o podmienkach jej prepravy.

§ 4 Až do dokázania opaku sa predpokladá, že cestovná batožina bola pri prevzatí
dopravcom navonok v dobrom stave a že počet a hmotnosť jednotlivých kusov batožiny
súhlasí s údajmi uvedenými v batožinovom lístku.

**Článok 17
Batožinový lístok**

§ 1 Všeobecné prepravné podmienky stanovia formu a obsah batožinového lístka,
ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú používať pri jeho tlači a vyplňovaní. Primerane platí článok 7 § 5.

§ 2 V batožinovom lístku musí byť uvedené minimálne:

dopravca alebo dopravcovia;

údaj, že preprava podlieha týmto jednotným právnym predpisom aj pri opačnej
dohode; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;

každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvnej povinnosti pri preprave cestovnej
batožiny, ktorý umožní cestujúcemu uplatniť svoje práva vyplývajúce z prepravnej
zmluvy.

§ 3 Pri preberaní batožinového lístka je cestujúci povinný presvedčiť sa o správnosti údajov
v ňom uvedených.

**Článok 18
Vybavenie a preprava**

§ 1 Pokiaľ všeobecné prepravné podmienky nestanovujú žiadnu výnimku, vybaví sa cestovná
batožina len po predložení cestovného lístka platného najmenej až do miesta určenia
cestovnej batožiny. Inak vybavenie batožiny prebieha podľa predpisov platných v mieste
jej podania.

§ 2 Ak všeobecné prepravné podmienky dovoľujú príjem cestovnej batožiny bez predloženia
cestovného lístka, platia pre odosielateľa cestovnej batožiny primerane ustanovenia
týchto jednotných právnych predpisov o právach a povinnostiach cestujúceho týkajúce sa
cestovnej batožiny.

§ 3 Dopravca môže prepraviť cestovnú batožinu iným vlakom alebo iným dopravným
prostriedkom a inou trasou, než ktoré sa použijú na prepravu cestujúceho.

**Článok 19
Úhrada dovozného za batožinu**

Ak nie je medzi cestujúcim a dopravcom dohodnuté inak, musí sa dovozné za batožinu zaplatiť vopred.

**Článok 20
Označenie cestovnej batožiny**

§ 1 Cestujúci je povinný označiť na každom kuse batožiny na dobre viditeľnom mieste
trvanlivo a zreteľne:

* 1. svoje meno a svoju adresu,
	2. miesto určenia.

**Článok 21
Právo disponovať cestovnou batožinou**

§ 1 Cestujúci môže požiadať o vrátenie cestovnej batožiny v mieste jej podania po vrátení
batožinového lístka, ak túto možnosť povoľujú všeobecné prepravné podmienky
a ak to neodporuje colným predpisom alebo predpisom iných orgánov štátnej správy.

§ 2 Všeobecné prepravné podmienky môžu určiť iné ustanovenia ohľadne dispozičného
práva, predovšetkým zmenu miesta určenia a všetky s tým súvisiace finančné dôsledky
pre cestujúceho.

**Článok 22
Vydanie**

§ 1 Cestovná batožina sa vydá po vrátení batožinového lístka a po zaplatení prípadných
výdavkov viaznucich na zásielke. Dopravca je oprávnený, ale nie však povinný
presvedčiť sa o tom, či držiteľ batožinového lístka je oprávnený prevziať cestovnú
batožinu.

§ 2 Ak v súlade s predpismi platnými v mieste určenia došlo

* + 1. k odovzdaniu cestovnej batožiny colnému alebo daňovému orgánu štátnej správy
		do ich vybavovacích alebo skladovacích priestorov, ak nie sú pod dozorom dopravcu,
		2. k odovzdaniu živých zvierat na opatrovanie tretej osobe, považuje sa to za vydanie držiteľovi batožinového lístka.

§ 3 Držiteľ batožinového lístka je oprávnený žiadať vydanie cestovnej batožiny v mieste
určenia, ako náhle uplynul dohodnutý čas a prípadne čas potrebný na vybavenie colnými
alebo inými orgánmi štátnej správy.

§ 4 Ak batožinový lístok nebol vrátený, dopravca vydá cestovnú batožinu iba tomu, kto svoje
oprávnenie preukáže; pri nedostatočnom preukázaní môže dopravca požadovať zloženie
zábezpeky.

§ 5 Cestovná batožina sa môže vydať v mieste určenia až po jej vybavení.

§ 6 Držiteľ batožinového lístka, ktorému sa cestovná batožina nevydá, môže požadovať, aby
mu bol na batožinovom lístku potvrdený deň a hodina, kedy žiadal podľa § 3 o vydanie
cestovnej batožiny.

§ 7 Ak na žiadosť oprávnenej osoby nepreskúma dopravca cestovnú batožinu v jej
prítomnosti, aby overil jeho tvrdenie o škode, môže oprávnená osoba odmietnuť
prevzatie cestovnej batožiny.

§ 8 Inak sa vydanie cestovnej batožiny riadi predpismi platnými v mieste určenia.

**Kapitola IV
Vozidlá**

**Článok 23
Prepravné podmienky**

Osobitné ustanovenia dopravcu o preprave motorových vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach stanovia hlavne podmienky pre príjem motorových vozidiel
na prepravu, vybavenie, nakládku a prepravu, vykládku a vydanie, ako aj povinnosti cestujúceho.

**Článok 24
Prepravný doklad**

§ 1 Zmluvné povinnosti pri preprave vozidiel sa uvedú v prepravnom doklade, ktorý sa vydá
cestujúcemu. Prepravný doklad môže byť súčasťou cestovného lístka cestujúceho.

§ 2 Osobitné ustanovenia o preprave vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach
stanovia formu a obsah prepravného dokladu a jazyk a písmo, ktoré sa majú pri tlači
a vyplňovaní použiť. Primerane platí článok 7 § 5.

§ 3 Na prepravnom doklade musí byť uvedené minimálne:

* + - 1. dopravca alebo dopravcovia;
			2. údaj, že preprava podlieha týmto jednotným právnym predpisom aj pri opačnej
			dohode; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
			3. každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvných povinností o preprave
			motorových vozidiel a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť si práva
			z prepravnej zmluvy.

§ 4 Cestujúci je povinný pri prevzatí prepravného dokladu presvedčiť sa o správnosti
vyplnených údajov.

**Článok 25
Použiteľné právo**

S výhradou ustanovení tejto kapitoly platia pre motorové vozidlá ustanovenia kapitoly III o preprave cestovnej batožiny.

**Hlava IV
Zodpovednosť dopravcu**

**Kapitola I**

**Zodpovednosť pri usmrtení a zranení cestujúcich**

**Článok 26
Základ zodpovednosti**

§ 1 Dopravca zodpovedá za škodu, ktorá vznikne tým, že dôjde k usmrteniu alebo zraneniu
cestujúceho alebo k inému postihu na jeho telesnom alebo duševnom zdraví v dôsledku
úrazu v súvislosti so železničnou prevádzkou, počas pobytu cestujúceho v železničných
vozidlách alebo pri nastupovaní a vystupovaní, a to nezávisle od toho, ktorá železničná
infraštruktúra sa využíva.

§ 2 Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený:

* + - * 1. ak úraz spôsobili okolnosti, ktoré nemajú pôvod v železničnej prevádzke a ktorým
				dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii
				zabrániť a ich následky odvrátiť;
				2. ak úraz zavinil cestujúci;
				3. ak úraz bol privodený správaním sa tretej osoby a dopravca nemohol tomuto
				správaniu napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť
				a následky odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa
				nepovažuje za tretiu osobu; práva na postih zostávajú nedotknuté.

§ 3 Ak bol úraz spôsobený správaním sa tretej osoby a dopravca napriek tomu nie je celkom
zbavený zodpovednosti podľa § 2 písmeno c), plne zodpovedá s obmedzeniami podľa
týchto jednotných právnych predpisov, bez ohľadu na prípadné právo na postih voči
tretej osobe.

§ 4 Týmito jednotnými právnymi predpismi nie je dotknutá prípadná zodpovednosť dopravcu
podľa § 1.

§ 5 Ak sa preprava, ktorá je predmetom jednej zmluvy, vykonáva po sebe nasledujúcimi
dopravcami, zodpovedá pri usmrtení a zranení cestujúceho ten dopravca, ktorý mal podľa
prepravnej zmluvy vykonávať prepravný výkon, pri ktorom došlo k nehode.
Ak prepravný výkon, pri ktorom došlo k nehode, nevykonal dopravca podľa prepravnej
zmluvy, ale vykonávajúci dopravca, zodpovedajú podľa týchto jednotných právnych
predpisov obaja ako spoloční dlžníci.

**Článok 27
Náhrada škody pri usmrtení**

§ 1 Pri usmrtení cestujúceho náhrada škody zahŕňa:

potrebné výdavky vzniknuté úmrtím cestujúceho, najmä na prevoz a pohreb;

náhradu škody podľa článku 28, ak smrť nenastala bezprostredne.

§ 2 Ak smrťou cestujúceho stratili svojho živiteľa osoby, ktoré bol cestujúci podľa zákona
povinný, alebo by bol v budúcnosti povinný vyživovať, musí sa uhradiť aj táto škoda.
Nároky na náhradu škody osôb, ktorým cestujúci poskytoval výživu bez zákonnej
povinnosti, sa uplatňujú podľa vnútroštátneho práva.

**Článok 28
Náhrada škody pri zranení**

Pri zranení alebo inom poškodení telesného alebo duševného zdravia cestujúceho náhrada
škody zahŕňa:

potrebné výdavky, najmä liečebné a ošetrovacie výdavky, ako aj výdavky za dopravu;

majetkovú ujmu, ktorú cestujúci utrpí úplnou alebo čiastočnou práceneschopnosťou
alebo zvýšením svojich potrieb.

**Článok 29
Náhrada iných osobných škôd**

Či a do akej miery je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné osobné škody, než ktoré sú uvedené v článku 27 a 28, sa určuje podľa vnútroštátneho práva.

**Článok 30**

**Forma a výška náhrady škody pri usmrtení a zranení**

§ 1 Náhrada škody uvedená v článku 27 § 2 a 28 písmeno b) sa poskytne vo forme kapitálu.
Ak však vnútroštátne právo pripúšťa udelenie renty, poskytne sa náhrada týmto
spôsobom, ak zranený cestujúci alebo osoby oprávnené podľa článku 27 § 2
o ňu požiadajú.

§ 2 Výška náhrady škody, ktorá sa má poskytnúť podľa § 1, sa určí podľa vnútroštátneho
práva. Pri uplatnení týchto jednotných právnych predpisov sa však určí pre každého
cestujúceho najvyššia hranica 175 000 zúčtovacích jednotiek pre kapitálovú sumu,
alebo tejto sume zodpovedajúcu ročnú rentu, pokiaľ vnútroštátne právo určuje najvyššiu
hranicu v nižšej výmere.

**Článok 31
Iné dopravné prostriedky**

§ 1 S výhradou § 2 nemožno uplatniť ustanovenia o zodpovednosti pri usmrtení a zranení
cestujúcich na škody, ktoré vzniknú počas prepravy, ktorá sa podľa prepravnej zmluvy
nevykonáva po železnici.

§ 2 Ak sa však železničné vozne prepravujú kompou, uplatnia sa ustanovenia
o zodpovednosti pri usmrtení a zranení cestujúcich na škody uvedené v článku 26 § 1
a článku 33 § 1, ktoré cestujúci utrpí následkom úrazu v súvislosti so železničnou prevádzkou počas pobytu v týchto vozňoch, pri nastupovaní do vozňov,
alebo pri vystupovaní z nich.

§ 3 Ak v dôsledku mimoriadnych okolností sa železničná prevádzka dočasne preruší
a cestujúci sa prepravujú iným dopravným prostriedkom, zodpovedá dopravca podľa
týchto jednotných právnych predpisov.

**Kapitola II**

**Zodpovednosť pri nedodržaní cestovného poriadku
Článok 32**

**Zodpovednosť pri výpadku, meškaní a zmeškaní prípoja**

§ 1 Dopravca zodpovedá voči cestujúcemu za škodu, ktorá vznikne tým, že v ceste nemožno
pokračovať v ten istý deň pre výpadok, meškanie alebo zmeškanie prípoja
alebo za daných okolností nie je pokračovanie v ceste v ten istý deň akceptovateľné. Náhrada škody zahŕňa primerané výdavky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s prenocovaním a podaním správy osobám, ktoré ho očakávali.

§ 2 Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak výpadok, meškanie alebo zmeškanie
prípoja zapríčinili niektoré z týchto príčin:

okolnosti mimo železničnej prevádzky, ktorým dopravca napriek vynaloženiu
starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ich následky
nemohol odvrátiť,

zavinenie cestujúceho, alebo

správanie sa tretej osoby, ktorému dopravca nemohol napriek vynaloženiu
starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a ich následky nemohol
odvrátiť; iný podnik, ktorý využíva tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje
za tretiu osobu; práva na postih zostávajú nedotknuté.

§ 3 Či a v akom rozsahu je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody,
než ktoré sú uvedené v § 1, sa riadi podľa vnútroštátneho práva. Článok 44 zostáva nedotknutý.

**Kapitola III**

**Zodpovednosť za ručnú batožinu, zvieratá, cestovnú batožinu a vozidlá**

**Časť 1**

**Ručná batožina a zvieratá**

**Článok 33
Zodpovednosť**

§ 1 Pri usmrtení alebo zranení cestujúceho zodpovedá dopravca aj za škodu, ktorá vznikne
úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením vecí, ktoré mal cestujúci na sebe
alebo viezol so sebou ako ručnú batožinu; to sa vzťahuje aj na zvieratá, ktoré cestujúci vezie so sebou. Primerane sa uplatní článok 26.

§ 2 Inak zodpovedá dopravca za škody spôsobené úplnou alebo čiastočnou stratou
alebo poškodením vecí, ručnej batožiny alebo zvierat, na ktoré je povinný cestujúci dozerať podľa článku 15, len vtedy, ak ide o zavinenie dopravcu. Ostatné články hlavy IV,
s výnimkou článku 51 a hlavy VI sa v tomto prípade neuplatnia.

**Článok 34**

**Obmedzenie náhrady škody pri strate alebo poškodení vecí**

Ak dopravca zodpovedá podľa článku 33 § 1, poskytne náhradu škody každému cestujúcemu najviac vo výške 1400 zúčtovacích jednotiek.

**Článok 35
Vylúčenie zodpovednosti**

Dopravca nezodpovedá cestujúcemu za škodu, ktorá vznikne tým, že cestujúci nedodrží colné alebo iné predpisy orgánov štátnej správy.

**Časť 2
Cestovná batožina**

**Článok 36
Zásady zodpovednosti**

§ 1 Dopravca zodpovedá za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou
alebo poškodením batožiny v čase od jej prijatia na prepravu až po jej vydanie a za škodu
vzniknutú jej oneskoreným vydaním.

§ 2 Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata, poškodenie alebo oneskorené
vydanie boli zavinené cestujúcim, jeho príkazom, ktorý nevyplýva zo zavinenia
dopravcu, predovšetkým chybou samotnej cestovnej batožiny alebo okolnosťami,
ktorým dopravca nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť.

§ 3 Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata alebo poškodenie vznikli
z osobitného nebezpečenstva spojeného s jednou alebo z viacerými nasledovnými
skutočnosťami:

a) chýba obal, alebo je chybný obal,

prirodzená povaha batožiny,

podanie predmetov, ktoré sú vylúčené z prepravy ako cestovná batožina.

**Článok 37
Dôkazné bremeno**

§ 1 Podať dôkaz o tom, že stratu, poškodenie alebo oneskorené dodanie boli spôsobené
niektorou zo skutočností uvedených v článku 36 § 2, je povinnosťou dopravcu.

§ 2 Ak dopravca preukáže, že strata alebo poškodenie podľa okolností prípadu mohli
vzniknúť z jedného alebo z viacerých osobitných nebezpečenstiev uvedených
v článku 36 § 3, platí domnienka, že škoda vznikla z tohto dôvodu. Oprávnená osoba
má však právo dokázať, že škoda buď nevznikla alebo nevznikla výlučne z niektorého
z týchto nebezpečenstiev.

**Článok 38
Po sebe nasledujúci dopravcovia**

Ak je preprava, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonávaná po sebe
nasledujúcimi dopravcami, pristupuje každý dopravca k prepravnej zmluve ohľadne prepravy cestovnej batožiny alebo vozidiel podľa údajov batožinového lístka
alebo prepravného dokumentu tým, že preberie cestovnú batožinu s batožinovým lístkom alebo motorové vozidlo s prepravným dokumentom a preberá na seba záväzky,
ktoré z toho vyplývajú. V tomto prípade zodpovedá každý dopravca za vykonanie prepravy po celej trase až po jej vydanie.

**Článok 39
Vykonávajúci dopravca**

§ 1 Ak poverí dopravca vykonávaním prepravy úplne alebo čiastočne vykonávacieho
dopravcu, bez ohľadu na to, či bol k tomu na základe prepravnej zmluvy oprávnený
alebo nie, zostáva dopravca zodpovedný za celú prepravu.

§ 2 Všetky príslušné ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov ohľadne
zodpovednosti dopravcu platia aj pre zodpovednosť vykonávajúceho dopravcu
za prepravu, ktorú vykonáva. Články 48 a 52 sa uplatnia, ak sa v uplatnia nároky voči
zamestnancom alebo iným osobám, ktorých službu využíva vykonávajúci dopravca
pri vykonávaní prepravy.

§ 3 Osobitná dohoda, podľa ktorej preberá dopravca záväzky, ktoré pre neho nevyplývajú
z týchto jednotných právnych predpisov, alebo sa zriekne práv, ktoré mu poskytujú
tieto jednotné právne predpisy, sa vzťahuje na vykonávajúceho dopravcu len vtedy,
ak s tým výslovne písomne súhlasil. Nezávisle od toho, či vykonávajúci dopravca takýto súhlas dal, viažu sa na dopravcu povinnosti alebo vyhlásenia o zrieknutí sa práv, vyplývajúce z takejto osobitnej dohody.

§ 4 Dopravca a vykonávajúci dopravca zodpovedajú podľa týchto jednotných právnych
predpisov ako spoloční dlžníci.

§ 5 Celková suma odškodnenia, ktorá môže byť vymáhaná od dopravcu, vykonávajúceho
dopravcu, ako aj od ich zamestnancov a iných osôb, ktoré pre nich vykonávajú prepravu,
nemôže prekročiť najvyššie sumy určené týmito jednotnými právnymi predpismi.

§ 6 Týmto článkom nie sú dotknuté práva dopravcu a vykonávajúceho dopravcu
na vzájomný postih.

**Článok 40
Domnienka o strate**

§ 1 Oprávnená osoba môže bez ďalšieho dôkazu považovať batožinu za stratenú,
ak nebola vydaná, alebo ak nebola pripravená na vydanie do14 dní odo dňa jej požiadania na vydanie podľa článku 22 § 3.

§ 2 Ak batožina, ktorá je považovaná za stratenú, sa opäť nájde do jedného roka
od požiadania o jej vydanie, dopravca je povinný o tom informovať oprávnenú osobu,
ak je jej adresa známa, alebo ak ju možno zistiť.

§ 3 Oprávnená osoba môže do 30 dní po prijatí správy podľa § 2 požiadať o vydanie
batožiny. V tomto prípade je povinný zaplatiť výdavky za prepravu batožiny z miesta
jej podania na miesto jej dodania a vráti prijaté odškodnenie, po prípadnom odpočítaní
výdavkov, ktoré boli v ňom zahrnuté. Zachová si však nároky na odškodnenie
pre oneskorené vydanie podľa článku 43.

§ 4 Ak sa nepožiada o vrátenie nájdenej batožiny v lehote stanovenej v § 3, alebo ak sa
nájde neskôr ako po jednom roku od požiadavky o jej vydanie, zaobchádza s ňou
dopravca podľa zákonov a predpisov platných v mieste, kde sa batožina nachádza.

**Článok 41
Odškodnenie pri strate**

§ 1 Pri úplnej alebo čiastočnej strate cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej
náhrady škody zaplatiť:

ak sa výška škody dokázala, odškodnenie v tejto výške, ktoré však nemôže prekročiť
80 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram brutto hmotnosti alebo 1 200
zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny;

ak sa výška škody nedokázala, paušálne odškodnenie vo výške 20 zúčtovacích
jednotiek za každý chýbajúci kilogram brutto hmotnosti alebo vo výške 300
zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny.

Druh odškodnenia za každý chýbajúci kilogram alebo za každý kus batožiny sa stanoví
vo všeobecných prepravných podmienkach.

§ 2 Dopravca je povinný okrem toho nahradiť dovozné za batožinu a iné sumy zaplatené
v súvislosti s prepravou strateného kusa batožiny, ako aj už zaplatené clo a spotrebné
dane.

**Článok 42
Odškodnenie pri poškodení**

§ 1 Pri poškodení cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody zaplatiť
odškodnenie zodpovedajúce zníženiu hodnoty cestovnej batožiny.

§ 2 Odškodnenie nemôže presahovať:

ak je poškodením znehodnotená celá cestovná batožina, sumu, ktorú by bolo treba
zaplatiť v prípade úplnej straty,

ak je poškodením znehodnotená iba časť cestovnej batožiny, sumu, ktorú by bolo
treba zaplatiť v prípade straty znehodnotenej časti.

**Článok 43
Odškodnenie pri oneskorenom vydaní**

§ 1 Pri oneskorenom vydaní cestovnej batožiny je dopravca povinný zaplatiť za každých aj
začatých 24 hodín od požiadania o jej vydanie, najviac však za 14 dní:

* 1. odškodnenie vo výške škody do najvyššej sumy 0,80 zúčtovacej jednotky za každý
	kilogram brutto hmotnosti alebo 14 zúčtovacích jednotiek za každý kus oneskorene
	vydanej cestovnej batožiny, ak oprávnený dokáže, že oneskorením vydania vznikla
	škoda, vrátane poškodenia;
	2. paušálne odškodnenie 0,14 zúčtovacej jednotky za každý kilogram brutto hmotnosti
	alebo 2,80 zúčtovacej jednotky za každý kus oneskorene vydanej cestovnej batožiny,
	ak oprávnený nedokáže, že oneskorením vydania vznikla škoda.

Druh odškodnenia za každý kilogram alebo za každý kus batožiny stanovujú všeobecné
prepravné podmienky.

§ 2 Pri úplnej strate cestovnej batožiny sa nesmie kumulovať odškodnenie podľa § 1
s odškodnením podľa článku 41.

§ 3 Pri čiastočnej strate cestovnej batožiny sa poskytne odškodnenie podľa § 1 za časť, ktorá
sa nestratila.

§ 4 Pri poškodení cestovnej batožiny, ktoré nenastalo oneskorením vydania, sa poskytne
odškodnenie podľa § 1, prípadne spolu s náhradou podľa článku 42.

§ 5 Odškodnenie podľa § 1 spolu odškodnením podľa článku 41 a 42 nesmie byť v žiadnom
prípade vyššie ako odškodnenie pri úplnej strate cestovnej batožiny.

**Časť 3**

**Vozidlá**

**Článok 44
Odškodnenie pri omeškaní**

§ 1 Ak je vozidlo z dôvodov spôsobených dopravcom neskoršie naložené alebo oneskorene
vydané, dopravca je povinný zaplatiť odškodnenie, ktorého výška nesmie prekročiť
prepravné za vozidlo, ak oprávnený dokáže, že škoda vznikla z toho dôvodu.

§ 2 Ak nastanú zo strany dopravcu okolnosti pre oneskorenú nakládku a oprávnená osoba sa
vzdá z tohto dôvodu realizácie prepravnej zmluvy, vráti sa jej prepravné. Ak preukáže, že
týmto omeškaním vznikla škoda, môže okrem toho žiadať odškodnenie, ktorého suma
nesmie prekročiť prepravné za vozidlo.

**Článok 45
Odškodnenie pri strate**

Pri úplnej alebo čiastočnej strate vozidla sa oprávnenej osobe vypočíta náhrada za preukázanú škodu podľa zvyškovej hodnoty vozidla, ktorá nesmie presiahnuť 8 000 zúčtovacích jednotiek. Príves s nákladom alebo bez neho sa považuje za samostatné vozidlo.

**Článok 46
Zodpovednosť za iné predmety**

§ 1 Za škodu na predmetoch ponechaných vo vozidle alebo na predmetoch nachádzajúcich sa
v schránkach (napr. obaly na batožinu alebo boxy na lyže), ktoré sú pevne upevnené na
vozidle, zodpovedá dopravca len vtedy, ak ich sám zavinil. Celkové odškodnenie nesmie
presiahnuť 1400 zúčtovacích jednotiek.

§ 2 Za predmety upevnené na vonkajšej strane vozidla, vrátane schránok podľa § 1
zodpovedá dopravca len vtedy, ak sa dokáže, že škoda bola zavinená konaním alebo
nedbanlivosťou dopravcu buď s úmyslom takúto škodu spôsobiť,
alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

**Článok 47
Použiteľné právo**

S výhradou ustanovení tejto časti sa na vozidlá vzťahujú ustanovenia časti 2 o zodpovednosti za cestovnú batožinu.

**Kapitola IV**

**Spoločné ustanovenia
Článok 48**

**Strata práva na obmedzenie zodpovednosti**

Obmedzenia zodpovednosti určené týmito jednotnými právnymi predpismi a ustanovenia
vnútroštátneho práva, ktoré obmedzujú náhradu škody pevnou sumou, sa neuplatnia, ak sa
dokáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo nedbanlivosťou dopravcu buď s úmyslom
takúto škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

**Článok 49
Prepočet a úročenie**

§ 1 Ak pri výpočte odškodnenia sa musia prepočítať sumy vyjadrené v zahraničnej mene,
prepočítavajú sa podľa kurzu platného v deň a v mieste platenia odškodnenia.

§ 2 Oprávnená osoba si môže nárokovať úroky z odškodnenia vo výške päť percent ročne,
a to odo dňa reklamácie podľa článku 55, alebo ak nebola podaná reklamácia, odo dňa
podania žaloby.

§ 3 Za odškodnenia podľa článkov 27 a 28 však úroky plynú až odo dňa, v ktorom došlo
k rozhodujúcim okolnostiam pre výmer výšky odškodnenia, ak je tento deň neskorší ako
deň reklamácie alebo podania žaloby.

§ 4 Pri cestovných batožinách sa môžu nárokovať úroky len vtedy, ak odškodnenie prekročí
16 zúčtovacích jednotiek za každý jeden batožinový lístok.

§ 5 Ak pri cestovnej batožine nepredloží oprávnená osoba dopravcovi doklady potrebné
na konečné vybavenie reklamácie v ním stanovenej primeranej lehote, nepočítajú sa úroky
od uplynutia tejto lehoty do doby odovzdania týchto dokladov.

**Článok 50
Zodpovednosť pri jadrovej udalosti**

Dopravca je oslobodený od záväznej zodpovednosti podľa týchto jednotných právnych
predpisov, ak škodu spôsobila jadrová udalosť a ak podľa vnútroštátnych a predpisov
o zodpovednosti v oblasti jadrovej energie zodpovedá za túto škodu majiteľ jadrového zariadenia alebo osoba, ktorá ho v jeho mene zastupuje.

**Článok 51
Osoby, za ktoré zodpovedá dopravca**

Dopravca zodpovedá za svojich zamestnancov a iné osoby, ktorých službu využíva pri
vykonávaní prepravy, ak si plnia z nej vyplývajúce povinnosti. Prevádzkovatelia železničnej infraštruktúry, na ktorej sa uskutočňuje preprava, sa považujú za osoby, ktorých službu dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.

**Článok 52
Iné nároky**

§ 1 Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa uplatnia tieto jednotné právne predpisy, možno
uplatniť voči dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu na jeho právnu podstatu,
len za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch.

§ 2 To isté platí pre nároky voči zamestnancom a iným osobám, za ktoré zodpovedá
dopravca podľa článku 51.

**Hlava V
Zodpovednosť cestujúceho**

**Článok 53
Osobitné dôvody zodpovednosti**

Cestujúci zodpovedá dopravcovi za každú škodu,

ktorá vznikne tým, že si nesplní povinnosti, ktoré preňho vyplývajú

* 1. z článkov 10, 14 a 20,
	2. z osobitných ustanovení všeobecných prepravných podmienok o preprave vozidiel,
	3. z Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID),

 alebo

ktoré zapríčinia predmety alebo zvieratá, ktoré si berie so sebou,

ak nedokáže, že škodu spôsobili okolnosti, ktorým napriek vynaloženiu starostlivosti
zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ktorých následky nemohol odvrátiť. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na zodpovednosť dopravcu podľa článkov 26 a 33 § 1.

**Hlava VI
Uplatňovanie nárokov**

**Článok 54**

**Zistenie čiastočnej straty alebo poškodenia**

§ 1 Ak dopravca zistí alebo ak sa domnieva, že došlo k čiastočnej strate alebo poškodeniu
prepravovaného predmetu (cestovnej batožiny, vozidla), ktorý je pod jeho ochranou,
alebo ak to tvrdí oprávnená osoba, dopravca je povinný bezodkladne, podľa možnosti
v prítomnosti oprávnenej osoby, spísať podľa druhu škody súpis skutkovej podstaty,
v ktorom uvedie stav tovaru, jeho hmotnosť a pokiaľ je to možné tiež rozsah a príčinu
škody, ako aj čas jej vzniku.

§ 2 Druhopis súpisu skutkovej podstaty sa vydá bezplatne oprávnenej osobe.

§ 3 Ak oprávnená osoba neuzná zistenia uvedené v súpise skutkovej podstaty, môže
požiadať, aby stav cestovnej batožiny alebo vozidla, ako aj príčinu a rozsah škody zistil
znalec určený stranami prepravnej zmluvy alebo súdom. Pre toto konanie platia
vnútroštátne predpisy štátu, v ktorom sa zistenie koná.

**Článok 55
Reklamácie**

§ 1 Reklamácie, ktoré sa týkajú zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich,
treba podať písomne dopravcovi, voči ktorému možno uplatňovať nároky súdnou cestou.
V prípade prepravy, ktorá bola predmetom jednej zmluvy a bola uskutočnená po sebe
nasledujúcimi dopravcami, možno podať reklamáciu u prvého alebo posledného
dopravcu, ako aj u dopravcu, ktorý má v štáte trvalého bydliska alebo trvalého pobytu
cestujúceho hlavný podnik, pobočku alebo obchodné miesto, prostredníctvom ktorých
bola uzavretá prepravná zmluva.

§ 2 Ostatné reklamácie na základe prepravnej zmluvy sa podávajú písomne dopravcovi
uvedenom v článku 56 § 2 a § 3.

§ 3 Doklady, ktoré chce oprávnená osoba priložiť k reklamácii, sa musia predložiť v origináli
alebo v druhopise, ktorý musí byť na žiadosť dopravcu riadne overený. Na vybavenie
reklamácie môže dopravca žiadať vrátenie cestovného lístka, batožinového lístka alebo
prepravného dokumentu.

**Článok 56**

**Dopravcovia, voči ktorým možno uplatňovať nároky súdnou cestou**

§ 1 Nároky na náhradu škody na základe zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení
cestujúcich možno uplatniť súdnou cestou iba voči dopravcovi zodpovednému v zmysle
článku 26 § 5.

§ 2 S výhradou § 4 možno uplatniť iné nároky cestujúceho na základe prepravnej zmluvy len
voči prvému, poslednému alebo tomu dopravcovi, ktorý vykonal časť prepravy,
v priebehu ktorej nastali skutočnosti odôvodňujúce tento nárok.

§ 3 Ak pri preprave po sebe nasledujúcimi dopravcami je uvedený v batožinovom lístku
alebo v cestovnom lístku s jeho súhlasom dopravca zodpovedný za jej vydanie, možno
voči nemu uplatniť súdne nároky podľa § 2 aj vtedy, ak nedostal batožinu, alebo
neprevzal vozidlo.

§ 4 Nároky na vrátenie súm, ktoré boli zaplatené na základe prepravnej zmluvy, možno
uplatniť súdnou cestou voči dopravcovi, ktorý sumu vybral, alebo voči dopravcovi,
v prospech ktorého sa suma vybrala.

§ 5 Protižalobou alebo námietkami možno uplatniť nároky tiež voči niektorému z iných
dopravcov, než ktorí sú uvedení v § 2 a § 4, ak sa žaloba zakladá na tej istej prepravnej
zmluve.

§ 6 Ak sa tieto jednotné právne predpisy uplatnia na vykonávacieho dopravcu, možno nároky
uplatniť súdnou cestou aj voči nemu.

§ 7 Ak má žalobca možnosť voľby medzi viacerými dopravcami, jeho právo voľby zanikne,
akonáhle sa podá žaloba voči jednému z nich; platí to aj vtedy, ak má žalobca možnosť
voľby medzi jedným alebo viacerými dopravcami a vykonávacím dopravcom.

**Článok 57
Súdna príslušnosť**

§ 1 Nároky vyplývajúce z týchto jednotných právnych predpisov možno uplatniť na súdoch
členských štátov určených dohodou strán, ktoré uzavreli prepravnú zmluvu,
alebo nasúdoch členského štátu, na území ktorého má obžalovaná strana trvalé bydlisko alebotrvalý pobyt, hlavný podnik, pobočku alebo obchodné miesto. Na iné súdy sa nemožno
obrátiť.

§ 2 Ak na základe nároku vyplývajúceho z týchto jednotných právnych predpisov prebieha
súdne konanie podľa § 1 na príslušnom súde, alebo bol týmto súdom v tomto spore
vynesený rozsudok, možno podať novú žalobu v rovnakej veci medzi tými istými
stranami iba v prípade, ak rozhodnutie súdu, na ktorom bola podaná prvá žaloba,
nie je možné vykonať v štáte, v ktorom je podaná nová žaloba.

**Článok 58**

**Zánik nárokov pri usmrtení alebo zranení cestujúcich**

§ 1 Všetky nároky oprávnenej osoby vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení
a zranení cestujúceho zanikajú, ak oprávnená osoba najneskoršie do dvanástich mesiacov
po tom, keď sa dozvedela o škode, neoznámi úraz cestujúceho niektorému z dopravcov,
ktorému možno podať reklamáciu podľa článku 55 § 1. Ak oprávnená osoba oznámi úraz
dopravcovi ústne, musí dopravca o tomto ústnom oznámení vyhotoviť potvrdenie.

§ 2 Nároky však nezanikajú, ak

oprávnená osoba podala počas lehoty stanovenej v § 1 reklamáciu niektorému
z dopravcov uvedených v článku 55 § 1;

zodpovedný dopravca sa dozvedel počas lehoty stanovenej v § 1 o úraze cestujúceho
iným spôsobom;

v dôsledku udalostí, za ktoré nenesie zodpovednosť oprávnená osoba, nebol úraz
včas alebo nebol vôbec oznámený;

oprávnená osoba dokáže, že úraz bol spôsobený zavinením dopravcu.

**Článok 59**

**Zánik nárokov pri preprave cestovnej batožiny**

§ 1 Prevzatím cestovnej batožiny oprávnenou osobou zanikajú všetky nároky voči
dopravcovi z prepravnej zmluvy pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom
vydaní.

§ 2 Nároky však nezanikajú

* 1. pri čiastočnej strate alebo poškodení, ak
		1. stratu alebo poškodenie zistila oprávnená osoba podľa článku 54 pred prevzatím
		cestovnej batožiny;
		2. zistenie, ktoré sa malo uskutočniť podľa článku 54, sa nekonalo len zavinením
		dopravcu;
	2. pri navonok nepoznateľnej škode, ktorú zistila oprávnená osoba až po prevzatí
	cestovnej batožiny, ak
		1. požiadala o zistenie podľa článku 54 ihneď po objavení škody a najneskôr tri dni
		po prevzatí cestovnej batožiny a
		2. ak okrem toho dokáže, že škoda vznikla v čase medzi príjmom cestovnej
		batožiny na prepravu a jej vydaním;
	3. pri oneskorenom vydaní, ak oprávnená osoba uplatnila v priebehu 21 dní svoje práva
	voči niektorému z dopravcov uvedených v článku 56 § 3;
	4. ak oprávnená osoba dokáže, že škoda vznikla zavinením dopravcu.

**Článok 60
Premlčanie**

§ 1 Nároky na náhradu škody vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení
cestujúcich sa premlčujú nasledovne:

nároky cestujúceho po troch rokoch, počítajúc prvým dňom po úraze;

nároky ostatných oprávnených po troch rokoch, počítajúc prvým dňom po úmrtí cestujúceho, najneskoršie však po piatich rokoch, počítajúc prvým dňom po úraze.

§ 2 Ostatné nároky vyplývajúce z prepravnej zmluvy sa premlčujú po jednom roku.
Premlčacia lehota je však dva roky pri nárokoch na náhradu škody spôsobenej konaním
buď s úmyslom takúto škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto
škoda pravdepodobne vznikne.

§ 3 Premlčanie podľa § 2 začína pri nárokoch

* 1. na odškodnenie pri úplnej strate štrnástym dňom po uplynutí lehoty stanovenej
	v článku 22 § 3;
	2. na odškodnenie pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom vydaní dňom
	vydania,

c) vo všetkých ostatných prípadoch týkajúcich sa prepravy cestujúcich dňom, v ktorom
uplynula platnosť cestovného lístka.

Deň označený ako začiatok premlčacej lehoty sa do nej nikdy nepočíta.

§ 4 Premlčanie neplynie od podania písomnej reklamácie s potrebnými dokladmi podľa
článku 55 až do dňa, v ktorom dopravca reklamáciu písomne zamietne a vráti doklady
k nej priložené. Ak sa reklamácii vyhovie čiastočne, premlčanie začne znovu plynúť
pre tú časť reklamácie, ktorá zostala sporná. Ten, kto sa odvoláva na podanie reklamácie,
na vydanie rozhodnutia alebo na vrátenie dokladov, musí tieto skutočnosti dokázať.
Ďalšie reklamácie, ktoré sa týkajú toho istého nároku, nemajú za následok prerušenie
premlčania.

§ 5 Premlčané nároky nemožno uplatniť protižalobou ani námietkou.

§ 6 Inak platí pre neplynutie a prerušenie premlčania vnútroštátne právo.

**Hlava VII
Vzájomné vzťahy medzi dopravcami**

**Článok 61
Rozdelenie cestovného**

§ 1 Každý dopravca je povinný zaplatiť zúčastneným dopravcom podiel,
ktorý na nich pripadá z cestovného, ktoré vybral, alebo mal vybrať, ak nebolo dohodnuté inak. Spôsob platenia sa upraví dohodou medzi dopravcami.

§ 2 Článok 6 § 3, článok 16 § 3 a článok 25 platia aj pre vzťahy medzi po sebe nasledujúcimi
dopravcami.

**Článok 62
Právo na postih**

§ 1 Ak dopravca zaplatil odškodnenie podľa týchto jednotných právnych predpisov,
má právo na postih voči dopravcom zúčastneným na preprave podľa nasledujúcich
ustanovení:

* + 1. dopravca zodpovedá výlučne za škodu, ktorú sám spôsobil;
		2. ak škodu spôsobili viacerí dopravcovia, každý z nich zodpovedá za škodu, ktorú
		spôsobil; ak takéto rozdelenie nie je možné, rozdelí sa odškodnenie medzi dopravcov
		podľa písmena c),
		3. ak nemožno dokázať, ktorý dopravca spôsobil škodu, rozdelí sa odškodnenie medzi
		všetkých dopravcov s výnimkou tých dopravcov, ktorí dokážu, že škodu nespôsobili;
		rozdelenie sa vykoná v pomere príslušného podielu cestovného, ktoré na nich
		pripadá.

§ 2 Pri platobnej neschopnosti niektorého z týchto dopravcov sa rozdelí podiel na neho
pripadajúci ale ním nezaplatený medzi ostatných dopravcov zúčastnených na preprave,
a to v pomere cestovného, pripadajúceho na týchto dopravcov.

**Článok 63
Konanie pri postihu**

§ 1 Dopravca, voči ktorému sa uplatňuje postih podľa článku 62, nemôže popierať
právoplatnosť platby zaplatenej dopravcom, ktorý uplatňuje tento postih, ak bolo
odškodnenie stanovené súdom a ak skôr menovaný dopravca bol príslušným spôsobom
oboznámený s právnym sporom a týmto spôsobom mal možnosť účasti na spore.
Príslušný súd v predmetnej veci určí lehoty pre oznámenie sporu a pre účasť na spore.

§ 2 Dopravca, ktorý uplatňuje postih, musí žalovať jednou a tou istou žalobou všetkých
dopravcov, s ktorými sa nedohodol zmierlivo; inak stráca právo na postih voči
nežalovaným dopravcom.

§ 3 Súd má povinnosť v jednom a tom istom rozsudku rozhodnúť o všetkých postihoch,
ktorými sa zaoberá.

§ 4 Dopravca, ktorý chce uplatniť právo na postih súdnou cestou, môže uplatniť svoj nárok
na príslušnom súde štátu, v ktorom má jeden zo zúčastnených dopravcov hlavný podnik,
pobočku alebo obchodné miesto, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná
zmluva.

§ 5 Ak sa má podať žaloba voči viacerým dopravcom, žalujúci dopravca má možnosť voľby
medzi príslušnými súdmi podľa § 4.

§ 6 Konanie pri postihu sa nesmie spájať s konaním o odškodnení, ktoré iniciovala
oprávnená osoba na základe prepravnej zmluvy.

**Článok 64
Dohody o postihu**

Dopravcovia môžu medzi sebou uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od článkov 61 a 62.

**Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej
železničnej preprave tovaru
(CIM - dodatok B k dohovoru)**

**Hlava I
Všeobecné ustanovenia**

**Článok 1
Rozsah platnosti**

§ 1 Tieto jednotné právne predpisy platia pre každú zmluvu o platenej preprave tovaru
po železnici, ak miesto prevzatia tovaru na prepravu a miesto určené na vykládku ležia
v dvoch rôznych členských štátoch. Platí to bez ohľadu na sídlo a štátnu príslušnosť strán
prepravnej zmluvy.

§ 2 Tieto jednotné právne predpisy platia tiež pre všetky zmluvy o platenej preprave tovaru
po železnici, ak miesto prevzatia tovaru na prepravu a miesto určené na vykládku leží
v dvoch rôznych štátoch, z ktorých je len jeden členským štátom a zmluvné strany sa
dohodnú, že zmluva podlieha týmto jednotným právnym predpisom.

§ 3 Tieto jednotné právne predpisy sa uplatnia tiež na medzinárodnú prepravu, ktorá je
predmetom jednej zmluvy a ktorá zahŕňa vnútrozemskú cestnú alebo vodnú prepravu
členského štátu ako doplnkovú k cezhraničnej preprave po železnici.

§ 4 Tieto jednotné právne predpisy sa uplatnia tiež na medzinárodnú prepravu, ktorá je
predmetom jednej zmluvy a ktorá zahŕňa prepravu po mori alebo cezhraničnú prepravu
po vnútrozemských vodách ako doplnkovú k cezhraničnej preprave po železnici, ak sa
preprava po mori alebo po vnútrozemských vodách vykonáva po tratiach, ktoré sú
zapísané do zoznamu liniek podľa článku 24 § 1 dohovoru.

§ 5 Tieto jednotné právne predpisy sa neuplatnia na prepravy medzi stanicami na území
susedných štátov, ak infraštruktúru týchto staníc prevádzkujú jeden alebo viacerí
prevádzkovatelia infraštruktúry, ktorí patria len jednému z týchto štátov.

§ 6 Každý štát, ktorý je zmluvnou stranou iného dohovoru o vykonávaní medzinárodnej
prepravy tovaru po železnici, porovnateľného s týmito jednotnými právnymi predpismi
a ak podal žiadosť o pristúpenie k dohovoru, si môže vyhradiť, že tieto jednotné právne
predpisy uplatní na svojom území len na časti železničnej infraštruktúry. Táto časť
železničnej infraštruktúry musí byť presne označená a musí nadväzovať na železničnú
infraštruktúru niektorého z členských štátov. Ak štát podal takúto výhradu, platia tieto
jednotné právne predpisy len vtedy,

keď miesto prevzatia tovaru na prepravu alebo miesto dodania, ako aj prepravná
cesta stanovené v prepravnej zmluve patria do označenej železničnej infraštruktúry,
alebo,

keď označená železničná infraštruktúra spája železničnú infraštruktúru dvoch
členských štátov a táto bola v prepravnej zmluve dohodnutá ako prepravná cesta
na tranzitnú prepravu.

§ 7 Štát, ktorý uplatnil výhradu podľa § 6, môže kedykoľvek oznámiť depozitárovi,
že ju odvoláva. Odvolanie nadobudne účinnosť po jednom mesiaci odo dňa, v ktorom
depozitár o tom informoval ostatné členské štáty. Výhrada sa stane neplatnou,
ak dohovor uvedený v § 6 prvá veta stratí pre tento štát platnosť.

**Článok 2
Verejnoprávne predpisy**

Prepravy, na ktoré sa vzťahujú tieto jednotné právne predpisy podliehajú navyše
verejnoprávnym predpisom, najmä predpisom o preprave nebezpečného tovaru, colným
predpisom a predpisom o ochrane zvierat.

**Článok 3
Vymedzenie pojmov**

Na účely týchto jednotných právnych predpisov znamená výraz

* 1. „dopravca“ je zmluvný dopravca, s ktorým odosielateľ uzatvoril zmluvu o preprave
	v zmysle týchto Jednotných právnych predpisov, alebo následný dopravca,
	ktorý je zodpovedný na základe tejto zmluvy;
	2. „vykonávajúci dopravca“ dopravcu, ktorý neuzavrel s odosielateľom prepravnú zmluvu,
	ktorému ale dopravca podľa písmena a) čiastočne alebo úplne zveril vykonávanie
	prepravy po železnici;
	3. „všeobecné prepravné podmienky“ právoplatné podmienky dopravcu vo forme
	všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa
	uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;
	4. „intermodálna prepravná jednotka“ kontajnery, vymeniteľné nadstavby, návesy alebo iné
	porovnateľné nákladové jednotky používané v intermodálnej preprave.

**Článok 4
Odchýlky**

§ 1 Členské štáty môžu uzavrieť dohody, ktoré stanovujú odchýlky od týchto jednotných
právnych predpisov výlučne na prepravy medzi dvoma stanicami ležiacim na oboch
stranách hranice, ak sa medzi nimi a hranicou nevyskytuje ďalšia stanica.

§ 2 Na prepravu medzi dvoma členskými štátmi tranzitom cez štát, ktorý nie je členským
štátom, môžu zúčastnené štáty uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od týchto jednotných
právnych predpisov.

§ 3 Dohody podľa § 1 a § 2 a nadobudnutie ich platnosti sa oznamujú Medzištátnej
organizácii pre medzinárodnú železničnú prepravu. Generálny tajomník organizácie
informuje o tom ostatné členské štáty a zainteresované podniky.

**Článok 5
Záväzné právo**

Ak tieto jednotné právne predpisy výslovne nepovoľujú odchýlky, je každá dohoda,
ktorá sa priamo alebo nepriamo odchyľuje od týchto jednotných právnych predpisov, neplatná a právne neúčinná. Neplatnosť týchto dohôd nemá za následok neplatnosť ostatných ustanovení prepravnej zmluvy. Bez ohľadu na to môže dopravca rozšíriť svoju zodpovednosť a svoje povinnosti vyplývajúce t týchto jednotných právnych predpisov.

**Hlava II**

**Uzatváranie a vykonávanie prepravnej zmluvy**

**Článok 6
Prepravná zmluva**

§ 1 Dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť za úhradu tovar na miesto
určenia a tam ho dodať prijímateľovi.

§ 2 Prepravná zmluva sa uzavrie v nákladnom liste podľa jednotného vzoru. Chýbanie
nákladného listu, chyby v ňom alebo jeho strata sa však nedotýkajú ani existencie ani
platnosti zmluvy, ktorá naďalej podlieha týmto jednotným právnym predpisom.

§ 3 Nákladný list podpisujú odosielateľ a dopravca. Podpis možno nahradiť odtlačkom
pečiatky, strojovým zúčtovacím označením alebo iným vhodným spôsobom.

§ 4 Dopravca potvrdzuje vhodným spôsobom prevzatie tovaru na druhopise nákladného listu
a druhopis vráti odosielateľovi.

§ 5 Nákladný list nemá hodnotu konosementu.

§ 6 Na každú zásielku sa musí použiť nákladný list. Ak medzi odosielateľom a dopravcom
nebolo dohodnuté inak, môže byť predmetom nákladného listu len tovar jedného vozňa.

§ 7 V prípade prepravy, ktorá sa uskutočňuje na colnom území Európskeho spoločenstva alebo území, na ktorom sa uplatňuje spoločný tranzitný postup, ku každej zásielke musí byť priložený dodací list spĺňajúci požiadavky článku 7.

§ 8 Jednotné vzory nákladných listov stanovujú medzinárodné zväzy dopravcov so súhlasom
medzinárodných zväzov zákazníkov a príslušných orgánov pre colné otázky členských
štátov, ako aj každej medzištátnej organizácie, ktorá existuje v regionálnom
hospodárskom spoločenstve a ktorá disponuje zákonodarnými právomocami v colnej
oblasti.

§ 9 Nákladný list, vrátane druhopisu nákladného listu môžu existovať aj vo forme
elektronického záznamu dát, ktorý možno zmeniť na čitateľný, písomný doklad. Postupy
použité pri zázname a spracovaní dát musia byť funkčne rovnocenné, najmä z hľadiska
preukaznosti takto vyhotoveného nákladného listu.

**Článok 7
Obsah nákladného listu**

§ 1 Nákladný list musí obsahovať tieto údaje:

* + 1. miesto a dátum vyhotovenia;
		2. meno a adresu odosielateľa;
		3. meno a adresu dopravcu, ktorý uzavrel prepravnú zmluvu;
		4. meno a adresu toho, komu sa tovar skutočne expeduje, ak to nie je dopravca podľa
		písmena c);
		5. miesto a dátum prevzatia tovaru;
		6. miesto dodania;
		7. meno a adresa prijímateľa;
		8. označenie druhu tovaru a obalu, u nebezpečného tovaru označenie stanovené
		Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID);
		9. počet kusov tovaru a osobitné značky a čísla potrebné na identifikáciu kusového
		tovaru;

j) číslo vozňa pri preprave vozňovej zásielky;

k) číslo železničného vozidla, ak sa pohybuje na vlastných kolesách a podáva sa na
prepravu ako tovar;

l) pri intermodálnych prepravných jednotkách okrem toho druh, číslo alebo iné znaky
potrebné na ich identifikáciu;

m) hrubú hmotnosť tovaru alebo údaj o množstve v inej forme;

n) presný zoznam dokladov požadovaných colnými alebo inými orgánmi štátnej správy
priložených k nákladnému listu, alebo ktoré sú k dispozícii dopravcovi na bližšie
určenom úradnom mieste alebo na zmluvne dohodnutom mieste;

o) výdavky spojené s prepravou (dovozné, vedľajšie poplatky, clo a ostatné výdavky,
ktoré vzniknú od uzavretia zmluvy až po dodanie), ak ich má platiť prijímateľ, alebo
iný odkaz na to, že výdavky platí prijímateľ;

p) údaj, že preprava aj pri opačnej dohode podlieha týmto jednotným právnym
predpisom.

§ 2 Prípadne musí nákladný list ďalej obsahovať nasledujúce údaje:

* + - 1. dopravcu povinného vykonať dodanie tovaru pri prepravách vykonávaných po sebe
			nasledujúcimi dopravcami, ak dal súhlas na zapísanie do nákladného listu;
			2. výdavky, ktoré preberá odosielateľ;
			3. sumu dobierky vybratej pri dodaní tovaru;
			4. hodnotu tovaru a sumu osobitného záujmu na dodaní;
			5. dohodnutú dodaciu lehotu;
			6. dohodnutú prepravnú cestu;
			7. zoznam dokladov odovzdaných dopravcovi, ktoré nie sú uvedené v § 1 písmeno n);

h) údaje odosielateľa o počte a označení uzáverov umiestených na vozni.

§ 3 Strany prepravnej zmluvy môžu v nákladnom liste uviesť ďalšie údaje, ak to považujú
za účelné.

**Článok 8**

**Zodpovednosť za údaje v nákladnom liste**

 § 1 Odosielateľ zodpovedá za všetky výdavky a škody, ktoré vzniknú dopravcovi tým, že

* + - * 1. údaje odosielateľa v nákladnom liste sú nesprávne, nepresné alebo neúplné, alebo nie
				sú uvedené na určenom mieste, alebo
				2. odosielateľ neuviedol údaje predpísané v RID.

§ 2 Ak na požiadanie odosielateľa zaznamená dopravca údaje do nákladného listu, bude sa
až do dokázania opaku predpokladať, že dopravca pritom konal v mene odosielateľa.

§ 3 Ak nákladný list neobsahuje údaje uvedené v článku 7 § 1 písmeno p), zodpovedá
dopravca za všetky výdavky a škody, ktoré v dôsledku tohto zanedbania vzniknú osobe
oprávnenej disponovať tovarom.

**Článok 9
Nebezpečný tovar**

Ak odosielateľ neuvedie údaje predpísané v RID, môže dopravca, ak si to okolnosti vyžadujú, tovar kedykoľvek vyložiť, zničiť alebo zlikvidovať bez poskytnutia náhrady,
ak pri prevzatí tovaru nevedel o jeho nebezpečnom zložení.

**Článok 10
Úhrada výdavkov**

§ 1 Ak medzi odosielateľom a dopravcom nebolo dohodnuté inak, hradí výdavky (dovozné,
doplňujúce poplatky, clo a ostatné výdavky, ktoré vzniknú od uzavretia zmluvy
až po dodanie) odosielateľ.

§ 2 Ak sa výdavky podľa dohody medzi odosielateľom a dopravcom poukážu na prijímateľa
a tento ani nevyplatí nákladný list, ani neuplatní svoje práva z prepravnej zmluvy podľa
článku 17 § 3 a nezmení prepravnú zmluvu podľa článku 18, zostáva povinnosť úhrady
výdavkov na odosielateľovi.

**Článok 11
Preskúmanie**

§ 1 Dopravca je oprávnený kedykoľvek preskúmať, či sú dodržané podmienky prepravy
a či sa zásielka zhoduje s údajmi odosielateľa v nákladnom liste. Ak sa preskúmanie vzťahuje na obsah zásielky, vykoná sa podľa možnosti v prítomnosti osoby oprávnenej disponovať tovarom; ak to nie je možné, privolá dopravca dvoch nezávislých svedkov,
ak vnútroštátne predpisy štátu, v ktorom sa preskúmanie vykonáva, nestanovujú inak.

§ 2 Ak zásielka nezodpovedá údajom v nákladnom liste, alebo ak nie sú dodržané
ustanovenia pre prepravu tovaru podmienečne pripusteného na prepravu, zaznamená sa
výsledok preskúmania v nákladnom liste, ktorý zásielku sprevádza a v druhopise
nákladného listu, pokiaľ ho má ešte k dispozícii. V tomto prípade sa tovar zaťaží
výdavkami vynaloženými na preskúmanie, pokiaľ nebudú uhradené ihneď.

§ 3 Ak odosielateľ tovar naloží, môže od dopravcu požadovať, aby preskúmal stav tovaru,
jeho obal a správnosť údajov v nákladnom liste pokiaľ ide o počet kusov tovaru,
jeho označenie a čísla, ako aj hrubú hmotnosť alebo inak uvedené množstvo. Dopravca je
povinný vykonať preskúmanie len vtedy, ak má na jej vykonanie k dispozícii primerané
prostriedky. Dopravca má nárok na úhradu výdavkov vynaložených na preskúmanie.
Výsledok preskúmania sa zapíše do nákladného listu.

**Článok 12
Preukaznosť nákladného listu**

§ 1 Pokiaľ sa nedokáže opak, slúži nákladný list ako dôkaz uzavretia a obsahu prepravnej
zmluvy a prevzatia tovaru dopravcom.

§ 2 Ak naloží tovar dopravca, dokazuje nákladný list, pokiaľ sa nedokáže opak, že stav
tovaru a jeho obalu je v súlade s údajmi v nákladnom liste a ak tieto údaje chýbajú,
dokazuje navonok jeho dobrý stav pri prevzatí tovaru dopravcom a správnosť údajov
v nákladnom liste, pokiaľ ide o počet prepravovaných kusov, ich označenie a čísla,
ako aj hrubú hmotnosť alebo inak uvedené množstvo.

§ 3 Ak naloží tovar odosielateľ, dokazuje nákladný list, pokiaľ sa nedokáže opak,
že stav tovaru a jeho obalu je v súlade s údajmi v nákladnom liste, a ak tieto údaje chýbajú, dokazuje navonok jeho dobrý stav a správnosť údajov podľa § 2 len vtedy,
ak ich dopravca dodatočne preskúma a v nákladnom liste zaznamená zhodný výsledok podľa preskúmania, ktoré vykonal.

§ 4 Nákladný list však neslúži ako dôkaz, ak vykazuje odôvodnenú výhradu. Výhrada môže
byť odôvodnená najmä tým, že dopravca nemal k dispozícii primerané prostriedky
na zistenie správnosti údajov v nákladnom liste.

**Článok 13
Nakládka a vykládka tovaru**

§ 1 Odosielateľ a dopravca sa dohodnú, kto zabezpečí nakládku a vykládku tovaru.
Ak dohoda neexistuje, je povinný zabezpečiť nakládku a vykládku kusových zásielok
dopravca, zatiaľ čo pri vozňových zásielkach je povinný zabezpečiť nakládku odosielateľ
a vykládku po dodaní prijímateľ.

§ 2 Ak tovar nakladá odosielateľ, zodpovedá za všetky nedostatky nakládky a je povinný
dopravcovi nahradiť najmä škodu, ktorá mu z tohto dôvodu vznikne. Dopravca musí
chybné naloženie dokázať.

**Článok 14
Obal**

Odosielateľ zodpovedá dopravcovi za všetky škody a výdavky, ktoré mu vzniknú v dôsledku chybného obalu tovaru, okrem prípadu, ak nedostatok bol očividný alebo bol dopravcovi pri prevzatí tovaru známy a napriek tomu prevzal tovar bez výhrady.

**Článok 15**

**Plnenie predpisov orgánov štátnej správy**

§ 1 Odosielateľ je povinný priložiť k nákladnému listu dokumenty potrebné na plnenie
colných predpisov alebo iných predpisov orgánov štátnej správy pred dodaním tovaru,
alebo poskytnúť tieto dokumenty dopravcovi a dať mu k tomu všetky potrebné
informácie.

§ 2 Dopravca nie je povinný skontrolovať správnosť a úplnosť týchto dokumentov
a informácií. Odosielateľ zodpovedá dopravcovi za všetky škody, ktoré mu vzniknú
v dôsledku neposkytnutia týchto dokumentov a informácií, ich neúplnosti
alebo nesprávnosti, pokiaľ toto zavinenie nespôsobil dopravca.

§ 3 Dopravca zodpovedá za dôsledky straty alebo nesprávneho použitia dokladov uvedených
v nákladnom liste a k nemu priložených alebo dopravcovi odovzdaných dokladov,
s výnimkou prípadu, ak strata alebo škoda spôsobená nesprávnym použitím týchto
dokladov boli spôsobené okolnosťami, ktoré nemohol dopravca ovplyvniť a ktorých
dôsledky nemohol odvrátiť. Nie je však povinný poskytnúť vyššiu náhradu škody
ako pri strate tovaru.

§ 4 Odosielateľ môže záznamom v nákladnom liste alebo prijímateľ dispozíciou v zmysle
článku 18 § 3 požiadať,

aby on sám alebo jeho splnomocnenec sa zúčastnili na plnení úkonov podľa colných
predpisov alebo predpisov iných orgánov štátnej správy, aby podali všetky
informácie a vecné vyhlásenia;

aby on sám alebo jeho splnomocnenec plnili úkony podľa colných predpisov
alebo predpisov iných orgánov štátnej správy, ak to povoľujú vnútroštátne predpisy štátu,
v ktorom sa vykonávajú;

aby on sám alebo jeho splnomocnenec bol prítomný pri plnení úkonov podľa colných predpisov alebo predpisov iných orgánov štátnej správy, alebo ich vykonával, platil clo
a iné výdavky, ak takúto platbu povoľujú vnútroštátne predpisy štátu, v ktorom sa vykonávajú. V týchto prípadoch nesmie prevziať tovar do držby ani odosielateľ
ani prijímateľ, ktorý má právo disponovať tovarom, ani ich splnomocnenci.

§ 5 Ak odosielateľ určil na plnenie colných predpisov alebo iných predpisov orgánov štátnej
správy miesto, na ktorom to platné predpisy nepovoľujú, alebo ak určil na ich plnenie
iný postup, ktorý nie je možné vykonať, dopravca koná tak, ako sa mu javí
najvýhodnejšie pre oprávnenú osobu a informuje odosielateľa o vykonaných
opatreniach.

§ 6 Ak odosielateľ prevzal na seba úhradu cla, môže dopravca vykonať colné konanie podľa
vlastného rozhodnutia počas cesty alebo na mieste určenia.

§ 7 Ak prijímateľ nevyplatí nákladný list v lehote stanovenej predpismi platnými v mieste
určenia, môže dopravca postupovať podľa § 5.

§ 8 Odosielateľ je povinný postarať sa o zabalenie a prikrytie tovaru podľa colných
predpisov alebo iných predpisov orgánov štátnej správy. Ak odosielateľ tovar nezabalí
alebo neprikryje podľa týchto predpisov, môže to zabezpečiť dopravca; vzniknuté
výdavky viaznu na tovare.

**Článok 16
Dodacie lehoty**

§ 1 Dodacia lehota sa dohodne medzi odosielateľom a dopravcom. Ak takáto dohoda chýba,
nesmie byť dodacia lehota dlhšia ako dodacia lehota stanovená v § 2 až § 4.

§ 2 S výhradou § 3 a § 4 sú maximálne dodacie lehoty nasledovné:

pre vozňové zásielky

výpravná lehota 12 hodín,

prepravná lehota za každých začatých 400 km 24 hodín,

* 1. pre kusové zásielky:

výpravná lehota 24 hodín,

prepravná lehota za každých začatých 400 km 24 hodín.

Vzdialenosť sa vzťahuje na dohodnutú, ak nie je dohodnutá, na najkratšiu možnú
prepravnú cestu.

§ 3 Dopravca môže stanoviť prirážky k dodacím lehotám v nasledovných prípadoch:
a) pre zásielky prepravované

- po tratiach s rozdielnym rozchodom koľajníc,

po moriach alebo po vnútrozemských vodných cestách,

po ceste, ak neexistuje železničné spojenie;

b) v mimoriadnych prípadoch, ktoré majú za následok neobvyklý nárast prepravy alebo
neobvyklé prevádzkové problémy.

Trvanie prirážok k lehotám musí jednoznačne vyplývať zo všeobecných obchodných
podmienok.

§ 4 Dodacia lehota začína prijatím tovaru na prepravu; predlžuje sa o čas pobytu, ktorý nebol
zavinený dopravcom. Dodacia lehota neplynie počas nedieľ a zákonných sviatkov.

**Článok 17
Dodanie**

§ 1 Dopravca je povinný odovzdať prijímateľovi nákladný list a dodať tovar na miesto
určenia po potvrdení o prevzatí a po zaplatení pohľadávok vyplývajúcich z prepravnej
zmluvy.

§ 2 Ak v súlade s predpismi platnými v mieste dodania došlo

k odovzdaniu tovaru colnému alebo daňovému orgánu štátnej správy do ich
vybavovacích alebo skladovacích priestorov, ak nie sú pod dozorom dopravcu,

k uskladneniu tovaru u dopravcu alebo jeho uloženie u špeditéra alebo vo verejnom
sklade, považuje sa to za dodanie tovaru prijímateľovi.

§ 3 Po príchode tovaru na miesto dodania môže prijímateľ požadovať od dopravcu
odovzdanie nákladného listu a dodanie tovaru. Ak sa zistila strata tovaru, alebo ak tovar
nedošiel v lehote stanovenej v článku 29 § 1, môže si prijímateľ vo vlastnom mene
uplatniť voči dopravcovi svoje práva vyplývajúce z prepravnej zmluvy.

§ 4 Oprávnená osoba môže odmietnuť príjem tovaru aj po vyplatení nákladného listu
a zaplatení pohľadávok vyplývajúcich z prepravnej zmluvy dovtedy, kým sa nevyhovie
jeho požiadavke zistiť škodu, ktorá podľa jeho tvrdenia nastala.

§ 5 Inak sa dodanie tovaru vykonáva podľa predpisov platných v mieste dodania.

§ 6 Ak bol tovar dodaný prijímateľovi bez predchádzajúceho zaplatenia dobierky, dopravca
je povinný nahradiť odosielateľovi škodu až do výšky sumy dobierky, s výhradou
uplatnenia postihu voči prijímateľovi.

**Článok 18
Právo disponovať tovarom**

§ 1 Odosielateľ je oprávnený disponovať tovarom a dodatočne meniť prepravnú zmluvu.
Predovšetkým môže požadovať, aby dopravca

* 1. tovar ďalej neprepravoval;
	2. tovar nevydal;
	3. tovar dodal inému prijímateľovi, než prijímateľovi, ktorý je uvedený v nákladnom
	liste;
	4. tovar dodal na inom mieste, než na mieste uvedenom v nákladnom liste.

§ 2 Právo odosielateľa zmeniť prepravnú zmluvu zaniká, aj keď vlastní druhopis nákladného
listu, v prípadoch, ak prijímateľ

* + 1. vyplatil nákladný list;
		2. prevzal tovar;
		3. uplatnil svoje práva podľa článku 17 § 3;
		4. je oprávnený disponovať tovarom podľa § 3; od tohto okamihu dopravca dodržiava
		nariadenia a príkazy prijímateľa.

§ 3 Prijímateľ má právo meniť prepravnú zmluvu už od vystavenia nákladného listu,
ak odosielateľ nezaznamenal protichodnú poznámku do nákladného listu.

§ 4 Právo prijímateľa meniť prepravnú zmluvu zaniká v prípade, ak

* + - 1. vyplatil nákladný list;
			2. prevzal tovar;
			3. uplatnil svoje práva podľa článku 17 § 3, alebo
			4. predpísal podľa § 5, že tovar sa má dodať tretej osobe a táto uplatnila svoje práva
			podľa článku 17 § 3.

§ 5 Ak prijímateľ predpísal, že sa tovar má dodať tretej osobe, nie je táto oprávnená meniť
prepravnú zmluvu.

**Článok 19
Uplatnenie dispozičného práva**

§ 1 Ak chce odosielateľ alebo v prípade článku 18 § 3 prijímateľ dodatočne zmeniť
prepravnú zmluvu, musí predložiť dopravcovi druhopis nákladného listu, do ktorého sa
zmeny zapíšu.

§ 2 Odosielateľ alebo v prípade článku 18 § 3 prijímateľ sú povinní nahradiť dopravcovi
všetky výdavky a škody, ktoré mu vzniknú uplatnením dodatočných zmien.

§ 3 Realizácia dodatočných zmien musí byť v okamihu, kedy dostala osoba príkaz
na ich vykonanie, možná a nesmie prekážať bežnej prevádzke dopravcu a ani spôsobiť škodu odosielateľom alebo prijímateľom iných zásielok.

§ 4 Dodatočné zmeny nesmú viesť k rozdeleniu zásielky.

§ 5 Ak dopravca nemôže vzhľadom na podmienky uvedené v § 3 vykonať príkazy,
ktoré dostal, musí o tom neodkladne informovať toho, kto o zmenu požiadal.

§ 6 Dopravca zodpovedá v prípade vlastného zavinenia za následky, ktoré vyplynú z toho,
že dodatočnú zmenu nerealizoval, alebo ju realizoval chybne. V žiadnom prípade však
nie je povinný poskytnúť vyššiu náhradu škody ako pri strate tovaru.

§ 7 Ak dopravca vykonal zmenu požadovanú odosielateľom bez toho, aby si dal predložiť
druhopis nákladného listu, zodpovedá prijímateľovi za škodu spôsobenú z tohto dôvodu,
ak bol prijímateľovi odovzdaný druhopis nákladného listu. Dopravca však v žiadnom
prípade nie je povinný poskytnúť vyššiu náhradu škody ako pri strate tovaru.

**Článok 20
Prepravné prekážky**

§ 1 V prípade prepravnej prekážky rozhodne dopravca, či je účelné tovar ďalej prepravovať
po zmenenej prepravnej ceste, alebo či je v záujme oprávnenej osoby, aby si od nej
vyžiadal príkaz, pričom mu oznámi všetky potrebné údaje, ktoré má k dispozícii.

§ 2 Ak nie je možné v preprave ďalej pokračovať, požiada dopravca osobu oprávnenú
disponovať tovarom o príkaz. Ak nemôže dostať dopravca príkaz v primeranej lehote,
musí prijať také opatrenia, ktoré sa mu javia ako najlepšie v záujme osoby oprávnenej
disponovať tovarom.

**Článok 21
Prekážky pri dodaní**

§ 1 Ak bráni dodaniu prekážka, musí dopravca o tom bezodkladne informovať odosielateľa
a vyžiadať si jeho príkazy, pokiaľ odosielateľ nežiadal zápisom v nákladnom liste
o vrátenie tovaru pri jej vzniku.

§ 2 Ak prekážka pri dodaní zanikne skôr, než dopravca dostal príkazy od odosielateľa,
odovzdá tovar prijímateľovi. Dopravca o tom bezodkladne informuje odosielateľa.

§ 3 Ak prijímateľ odmietne prevziať tovar, odosielateľ má právo dať príkaz aj vtedy,
ak nemôže predložiť druhopis nákladného listu.

§ 4 Ak nastane prekážka pri dodaní po zmene prepravnej zmluvy prijímateľom podľa článku
18 § 3 až § 5, dopravca je povinný informovať o nej prijímateľa.

**Článok 22**

**Dôsledky prepravných prekážok a prekážok pri dodaní**

§ 1 Dopravca má nárok na náhradu výdavkov, ktoré mu vzniknú tým, že

* + - * 1. si vyžiada príkazy,
				2. uplatňuje príkazy,
				3. nedostane ním požadované príkazy, alebo ich nedostane včas,
				4. vykoná rozhodnutie podľa článku 20 § 1 bez požiadania o príkaz,

okrem prípadu, ak tieto výdavky vznikli jeho zavinením. Môže predovšetkým zvýšiť
dovozné po skutočnej prepravnej ceste a uplatniť primeranú dodaciu lehotu.

§ 2 V prípadoch uvedených v článku 20 § 2 a v článku 21 § 1 môže dopravca tovar ihneď
vyložiť na náklady osoby oprávnenej ním disponovať; po vyložení sa považuje preprava
za skončenú. Dopravca potom musí tovar uschovať pre osobu oprávnenú ním
disponovať. Môže ho však zveriť aj tretej osobe, pričom zodpovedá len za jej svedomitý
výber. Na tovare viaznu pohľadávky vyplývajúce z prepravnej zmluvy a všetky
iné výdavky.

§ 3 Dopravca môže dať tovar predať bez toho, aby počkal na príkazy osoby oprávnenej ním
disponovať, ak ide o tovar podliehajúci skaze, alebo ak stav tovaru oprávňuje takéto
opatrenie, alebo ak by výdavky na jeho úschovu neboli primerané jeho hodnote.
Tovar môže dať predať aj vtedy, ak počas primeranej lehoty nedostane od osoby oprávnenej ním disponovať opačné príkazy, ktorých splnenie môžu byť od neho oprávnene požadované.

§ 4 Ak bol tovar predaný, musí sa tržba z predaja po odpočítaní výdavkov viaznucich
na tovare dať k dispozícii osobe oprávnenej ním disponovať. Ak je tržba menšia
ako výdavky, rozdiel musí zaplatiť odosielateľ.

§ 5 Spôsob predaja sa určuje podľa zákonov a predpisov alebo podľa zvykov platných
v mieste, kde sa tovar nachádza.

§ 6 Ak odosielateľ nedá pri prekážkach v preprave a pri dodaní v primeranom čase príkaz
a nie je nemožné ich odstrániť podľa § 2 a § 3, dopravca môže tovar zaslať späť
odosielateľovi na jeho náklady, alebo ak je to oprávnené, môže ho zničiť.

**Hlava III
Zodpovednosť**

**Článok 23
Zásady zodpovednosti**

§ 1 Dopravca zodpovedá za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou
alebo poškodením tovaru v čase od prevzatia tovaru po jeho dodanie a za škodu vzniknutú
prekročením dodacej lehoty, a to nezávisle od toho, ktorá železničná infraštruktúra sa
využíva.

§ 2 Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata, poškodenie alebo prekročenie
dodacej lehoty boli zapríčinené oprávnenou osobou, príkazom oprávnenej osoby,
ktorý nevyplýva zo zavinenia dopravcu, špecifickými chybami tovaru (vnútorná skaza, úbytok tovaru atď.) alebo okolnosťami, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ich následky
nemohol odvrátiť.

§ 3 Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak strata alebo poškodenie vznikli
z osobitného nebezpečenstva spojeného s jednou alebo niekoľkými z nasledujúcich
skutočností:

preprava v otvorenom vozni podľa všeobecných prepravných podmienok, alebo ak to
bolo výslovne dohodnuté a zaznamenané v nákladnom liste; s výhradou škôd
spôsobených na tovare vplyvom poveternostných podmienok sa tovar prepravovaný
v intermodálnych prepravných jednotkách a v uzavretých cestných vozidlách
na železničných vozňoch nepovažuje za tovar prepravovaný v otvorených vozňoch;
ak odosielateľ použije na prepravu tovaru v otvorenom vozni prikrytie, dopravca
zodpovedá len v rozsahu povinností, ktoré mu vyplývajú z prepravy v otvorenom
vozni bez prikrytia, a to dokonca aj vtedy, ak ide o tovary, ktoré sa podľa
všeobecných prepravných podmienok neprepravujú v otvorených vozňoch;

chýbanie obalu alebo chybný obal pri tovare, ktorý je vzhľadom na svoju vlastnosť
vystavený riziku straty alebo poškodeniu pri jeho nezabalení alebo nedostatočnom
zabalení;

nakladanie tovaru odosielateľom, alebo vykladanie tovaru prijímateľom;

prirodzené vlastnosti určitého druhu tovaru, v dôsledku ktorých sú vystavené
nebezpečenstvu úplnej alebo čiastočnej straty alebo poškodeniu, predovšetkým
lomu, korózii, vnútornej skaze, vysychaniu, rozdrobeniu;

nesprávne, nepresné alebo neúplné označenie alebo číslovanie kusov tovaru;

preprava živých zvierat;

preprava, ktorá podľa príslušných predpisov alebo podľa dohody, uzavretej medzi
odosielateľom a dopravcom a uvedenej v nákladnom liste, musí byť sprevádzaná,
ak strata alebo poškodenie vznikli z nebezpečenstva, ktorému sa malo zabrániť
sprevádzaním.

**Článok 24**

**Zodpovednosť pri preprave železničných vozidiel ako tovaru**

§ 1 Pri preprave železničných vozidiel, ktoré sa pohybujú na vlastných kolesách a boli
podané ako tovar, zodpovedá dopravca za škodu vzniknutú stratou alebo poškodením
železničného vozidla alebo jeho súčastí v čase od prevzatia až po dodanie a za škodu
vzniknutú prekročením dodacej lehoty, ak nedokáže, že škoda nebola spôsobená jeho
zavinením.

§ 2 Dopravca nezodpovedá za stratu voľných súčastí, ktoré nie sú zapísané na pozdĺžnych
stranách vozňa alebo na zozname umiestenom na vozni.

**Článok 25
Dôkazné bremeno**

§ 1 Podať dôkaz o tom, že strata, poškodenie alebo prekročenie dodacej lehoty boli
spôsobené niektorou zo skutočností uvedených v článku 23 § 2, prislúcha dopravcovi.

§ 2 Ak dopravca preukáže, že strata alebo poškodenie mohli vzniknúť podľa okolností
prípadu z jedného alebo viacerých osobitných nebezpečenstiev uvedených v článku 23
§ 3, platí domnienka, že škoda vznikla z tohto dôvodu. Oprávnená osoba má však právo
dokázať, že škoda buď nevznikla z jedného z týchto nebezpečenstiev alebo vznikla
aj z iných dôvodov.

§ 3 Táto domnienka podľa § 2 neplatí v prípade článku 23 § 3 písmeno a), ak ide
o mimoriadne veľkú stratu alebo o stratu celých kusov tovaru.

**Článok 26
Po sebe nasledujúci dopravcovia**

Ak je preprava, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonávaná viacerými
po sebe nasledujúcimi dopravcami, pristupuje každý dopravca prevzatím tovaru
s nákladným listom k prepravnej zmluve v rozsahu podľa tohto nákladného listu a preberá z toho vyplývajúce povinnosti. V tomto prípade zodpovedá každý dopravca za vykonanie prepravy na celej trati až po dodanie.

**Článok 27
Vykonávajúci dopravca**

§ 1 Ak poverí dopravca vykonávajúceho dopravcu úplne alebo čiastočne vykonávaním
prepravy, bez ohľadu na to, či bol na to podľa prepravnej zmluvy oprávnený alebo nie,
zostáva dopravca zodpovedný za celú prepravu.

§ 2 Všetky príslušné ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov týkajúce sa
zodpovednosti dopravcu platia aj pre zodpovednosť vykonávajúceho dopravcu
za prepravu, ktorú vykonáva. Články 36 a 41 sa uplatnia, ak sa uplatnia nároky voči
zamestnancom a iným osobám, ktorých službu využíva vykonávajúci dopravca
pri vykonávaní prepravy.

§ 3 Osobitná dohoda, podľa ktorej preberá dopravca povinnosti, ktoré mu neboli uložené
týmito jednotnými právnymi predpismi, alebo ak sa zriekne práv, ktoré mu poskytujú
tieto jednotné právne predpisy, sa vzťahuje na vykonávajúceho dopravcu len vtedy,
ak s tým výslovne písomne súhlasil. Nezávisle od toho, či vykonávajúci dopravca takýto
súhlas dal, zostáva dopravca viazaný povinnosťami alebo vyhlásením o ich zrieknutí sa
vyplývajúcimi z takejto osobitnej dohody.

§ 4 Dopravca a vykonávajúci dopravca zodpovedajú ako spoloční dlžníci.

§ 5 Celková suma odškodnenia, ktorú možno požiadať od dopravcu, vykonávajúceho
dopravcu, ako aj od ich zamestnancov a iných osôb, ktorých službu využívajú
pri vykonaní prepravy, nesmie presiahnuť najvyššie sumy stanovené v týchto jednotných
predpisoch.

§ 6 Týmto článkom nie sú dotknuté práva dopravcu a vykonávajúceho dopravcu
na vzájomný postih.

**Článok 28
Domnienka o škode pri novom podaní**

§ 1 Ak zásielka podaná na prepravu podľa týchto jednotných právnych predpisov sa znovu
podá podľa tých istých právnych predpisov a ak sa zistí čiastočná strata
alebo poškodenie zásielky po tomto novom podaní, platí domnienka, že čiastočná strata
alebo poškodenie vznikli počas poslednej prepravnej zmluvy, pokiaľ zásielka zostala v držbe dopravcu a bola novo podaná bez zmeny v takom stave, v akom došla na miesto nového podania.

§ 2 Táto domnienka platí aj vtedy, ak prepravná zmluva predchádzajúca novému podaniu
nepodliehala týmto jednotným právnym predpisom, pokiaľ by sa tieto uplatnili
pri priamom podaní z pôvodného miesta odoslania až na miesto konečného dodania.

§ 3 Táto domnienka platí aj vtedy, ak prepravná zmluva predchádzajúca novému podaniu
podliehala inej porovnateľnej medzinárodnej dohode o medzinárodnej železničnej
preprave a táto obsahuje rovnakú právnu domnienku v prospech zásielok podaných podľa
týchto jednotných právnych predpisov.

**Článok 29
Domnienka o strate tovaru**

§ 1 Oprávnená osoba môže bez ďalšieho dôkazu považovať tovar za stratený, ak nebol
dodaný prijímateľovi, alebo ak mu nebol prichystaný k dispozícii do 30 dní po uplynutí
dodacej lehoty.

§ 2 Oprávnená osoba môže pri prijatí odškodnenia za stratený tovar písomne požiadať, aby
bola bezodkladne informovaná, ak sa tovar znovu nájde od jedného roka po zaplatení
odškodnenia. Dopravca vystaví potvrdenie o tejto požiadavke.

§ 3 Oprávnená osoba môže do 30 dní po prijatí správy podľa § 2 požiadať, aby jej bol tovar
dodaný po zaplatení pohľadávok vyplývajúcich z prepravnej zmluvy a po vrátení
prijatého odškodnenia, prípadne odrátajúc výdavky zahrnuté v odškodnení. Má však
nárok na náhradu škody za prekročenie dodacej lehoty podľa článku 33 a 35.

§ 4 Ak nebola uplatnená požiadavka podľa § 2, alebo ak nebol daný žiaden príkaz v lehote
stanovenej v § 3, alebo ak sa tovar nájde neskôr ako po roku od zaplatenia odškodnenia,
zaobchádza s ním dopravca podľa predpisov platných v mieste, kde sa tovar nachádza.

**Článok 30
Odškodnenie pri strate**

§ 1 Pri úplnej alebo čiastočnej strate tovaru je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody
zaplatiť odškodnenie, ktoré sa vypočíta podľa ceny na burze, prípadne podľa trhovej
ceny a ak nie sú k dispozícii, podľa bežnej hodnoty tovaru rovnakého druhu a rovnakej
akosti platnými v deň a v mieste prevzatia tovaru na prepravu.

§ 2 Najvyššia suma odškodnenia je 17 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram
hrubej hmotnosti.

§ 3 Pri strate železničného vozidla, intermodálnej prepravnej jednotky alebo ich súčastí
prepravovaných na vlastných kolesách a podaných na prepravu ako tovar je maximálne
odškodnenie bez ďalšej náhrady škody vo výške bežnej hodnoty vozidla, intermodálnej
prepravnej jednotky alebo ich súčastí platnej v deň a na mieste straty. Ak deň a miesto
straty nemožno zistiť, je maximálne odškodnenie vo výške bežnej ceny platnej v deň
a na mieste prijatia.

§ 4 Dopravca uhradí okrem toho dovozné, clo a iné výdavky zaplatené v súvislosti
s prepravou tovaru, ktorý sa stratil, s výnimkou spotrebných daní za tovar, ktorý sa
prepravuje v režime oslobodenom od zdanenia.

**Článok 31
Zodpovednosť pri úbytku**

§ 1 Pri preprave tovaru, u ktorého dochádza vzhľadom na jeho prirodzené vlastnosti
spravidla k jeho úbytku, zodpovedá dopravca bez ohľadu na dĺžku prejdenej trate len
za tú časť úbytku, ktorá prekračuje nasledujúce hodnoty:

dve percentá hmotnosti u tovaru podaného v tekutom alebo vo vlhkom stave,

jedno percento hmotnosti u suchého tovaru.

§ 2 Na obmedzenie zodpovednosti podľa § 1 sa dopravca nemôže odvolať, ak sa dokáže,
že strata podľa okolností prípadu nevyplýva z príčin, ktoré boli určujúce pre povolené
hodnoty.

§ 3 Ak sa s jedným nákladným listom prepravuje niekoľko kusov tovaru, úbytok sa vypočíta
pre každý kus tovaru osobitne, ak ich hmotnosť pri podaní je uvedená v nákladnom liste
oddelene, alebo ak ich možno zistiť iným spôsobom.

§ 4 Pri úplnej strate tovaru alebo pri strate jednotlivých kusov tovaru sa pri výpočte výšky
odškodnenia neberie do úvahy žiadna zrážka z dôvodu úbytku tovaru.

§ 5 Týmto článkom nie sú dotknuté články 23 a 25.

**Článok 32
Odškodnenie pri poškodení**

§ 1 Pri poškodení tovaru je dopravca povinný zaplatiť bez ďalšej náhrady škody
odškodnenie zodpovedajúce zníženiu hodnoty tovaru. Pri výpočte tejto sumy sa použije
ako základ percento, o ktoré sa zníži hodnota tovaru stanovená podľa článku 30 v mieste
určenia.

§ 2 Odškodnenie nesmie prekročiť

* 1. sumu, ktorá by sa zaplatila pri úplnej strate, ak je poškodením znehodnotená celá
	zásielka;
	2. sumu, ktorá by sa zaplatila pri strate znehodnotenej časti, ak je poškodením
	znehodnotená iba časť zásielky.

§ 3 Pri poškodení železničného vozidla prepravovaného na vlastných kolesách a podaného na
prepravu ako tovar, intermodálnej prepravnej jednotky a ich súčastí, je odškodnenie
obmedzené výškou výdavkov na opravu bez ďalšej náhrady škody. Odškodnenie
neprekročí sumu, ktorá by sa zaplatila v prípade straty.

§ 4 Dopravca je okrem toho povinný v rozsahu podľa § 1 uhradiť výdavky uvedené v článku
30 § 4.

**Článok 33**

**Odškodnenie pri prekročení dodacej lehoty**

§ 1 Ak prekročením dodacej lehoty vznikne škoda vrátane poškodenia, dopravca je povinný
zaplatiť odškodnenie, ktoré však nesmie prekročiť štvornásobok dovozného.

§ 2 Pri úplnej strate tovaru sa nemôže zlučovať odškodnenie podľa § 1 spolu s odškodnením
podľa článku 30.

§ 3 Pri čiastočnej strate tovaru nesmie odškodnenie podľa § 1 prekročiť štvornásobok
dovozného pripadajúceho na nestratenú časť zásielky.

§ 4 Pri poškodení tovaru, ktoré nevzniklo v dôsledku prekročenia dodacej lehoty, sa poskytne
odškodnenie podľa § 1 prípadne s odškodnením podľa článku 32.

§ 5 V žiadnom prípade nesmie byť odškodnenie podľa § 1 vrátane odškodnenia podľa
článku 30 a 32 spolu vyššie ako odškodnenie pri úplnej strate tovaru.

§ 6 Ak bola dodacia lehota určená dohodou podľa článku 16 § 1, môžu byť v nej stanovené
pravidlá odškodnenia, ktoré sa odchyľujú od § 1. Ak v tomto prípade došlo
k prekročeniu dodacích lehôt podľa článku 16 § 2 až § 4, môže oprávnená osoba požadovať odškodnenie buď podľa tejto dohody alebo odškodnenie stanovené v § 1
až § 5.

**Článok 34
Odškodnenie pri udaní hodnoty**

Odosielateľ a dopravca sa môžu dohodnúť, že odosielateľ uvedie v nákladnom liste hodnotu tovaru, ktorá prevyšuje najvyššiu sumu uvedenú v článku 30 § 2. V tomto prípade sa najvyššia suma nahradí uvedenou sumou.

**Článok 35**

**Odškodnenie pri udaní záujmu na dodaní**

Odosielateľ a dopravca sa môžu dohodnúť, že odosielateľ pre prípad straty
alebo poškodenia a pre prípad prekročenia dohodnutej dodacej lehoty uvedie zapísaním vyčíslenej sumy v nákladnom liste osobitný záujem na dodaní. Pri uvedení záujmu
na dodaní môže byť okrem odškodnenia stanoveného v článkoch 30, 32 a 33 požadovaná náhrada ďalšej dokázanej škody až do výšky uvedenej sumy.

**Článok 36**

**Strata práva na obmedzenie zodpovednosti**

Obmedzenia zodpovednosti stanovené v článku 15 § 3, článku 19 § 6 a § 7, článku 30, článku 32 až 35 sa neuplatnia, ak sa dokáže, že škoda bola spôsobená konaním
alebo nedbanlivosťou dopravcu buď s úmyslom takúto škodu spôsobiť,
alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

**Článok 37
Prepočet a úročenie**

§ 1 Ak pri výpočte odškodnenia sa musia prepočítať sumy vyjadrené v zahraničnej mene,
prepočítajú sa v kurze platnom v deň a v mieste zaplatenia odškodnenia.

§ 2 Oprávnená osoba si môže nárokovať úroky z odškodnenia vo výške päť % ročne,
a to odo dňa reklamácie podľa článku 43, alebo ak nebola podaná reklamácia,
odo dňa podania žaloby.

§ 3 Ak oprávnená osoba nepredložení dopravcovi doklady potrebné na konečné vybavenie
reklamácie v ním stanovenej primeranej lehote, nepočítajú sa úroky v čase od uplynutia
tejto lehoty do doby odovzdania týchto dokladov.

**Článok 38**

**Zodpovednosť pri preprave železnica-more**

§ 1 Pri preprave železnica-more po námorných linkách podľa článku 24 § 1 dohovoru môže
každý členský štát žiadosťou o zapísanie príslušnej poznámky do zoznamu liniek
podliehajúcich týmto jednotným právnym predpisom doplniť dôvody pre oslobodenie
od zodpovednosti podľa článku 23 z nižšie uvedených dôvodov, avšak len ako ich celku:

* + 1. požiar, ak dopravca dokáže, že nevznikol jeho zavinením, zavinením kapitána, lodnej
		posádky, lodivoda alebo osôb, ktoré dopravca zamestnáva;
		2. záchrana alebo pokus o záchranu života alebo majetku na mori;
		3. uloženie tovaru na palube lode, ak je tak naložený so súhlasom odosielateľa, čo je uvedené
		v nákladnom liste a tovar nie je v železničných vozňoch;

d) nebezpečenstvo alebo nehody na mori alebo na iných splavných vodách.

§ 2 Dopravca sa môže odvolať na dôvody oslobodenia uvedené v § 1 len vtedy, ak dokáže,
že strata, poškodenie alebo prekročenie dodacej lehoty vznikli na námornej linke v čase
od začatia nakladania tovaru na loď až po skončenie jeho vyloženia.

§ 3 Ak sa dopravca odvoláva na dôvody oslobodenia od zodpovednosti uvedené v § 1,
zodpovedá len vtedy, ak oprávnená osoba dokáže, že stratu, poškodenie alebo
prekročenie dodacej lehoty zavinil dopravca, kapitán, lodná posádka, lodivod alebo
osoby, ktoré dopravca zamestnáva.

§ 4 Ak námornú linku obsluhuje niekoľko podnikov zapísaných v zozname liniek podľa
článku 24 § 1 dohovoru, musia pre všetky podniky platiť rovnaké predpisy
o zodpovednosti. Ak boli tieto podniky zapísané do zoznamu na žiadosť niekoľkých
členských štátov, musí sa okrem toho najprv dosiahnuť súhlas medzi týmito štátmi
o uplatňovaní predpisov o zodpovednosti.

§ 5 Opatrenia prijaté podľa § 1 a § 4 sa oznámia generálnemu tajomníkovi. Nadobudnú platnosť najskôr po uplynutí 30 dní odo dňa, v ktorom generálny tajomník informoval
o nich ostatné členské štáty. Na zásielky, ktoré sa nachádzajú na ceste sa tieto opatrenia
nevzťahujú.

**Článok 39
Zodpovednosť pri jadrovej udalosti**

Dopravca je oslobodený od záväznej zodpovednosti podľa týchto jednotných právnych
predpisov, ak škoda bola spôsobená jadrovou udalosťou a ak podľa vnútroštátnych predpisov štátu o zodpovednosti v oblasti jadrovej energie zodpovedá za túto škodu majiteľ jadrového zariadenia alebo osoba, ktorá ho zastupuje.

**Článok 40
Osoby, za ktoré zodpovedá dopravca**

Dopravca zodpovedá za svojich zamestnancov a iné osoby, ktorých službu využíva pri
vykonávaní prepravy, ak si plnia z nej vyplývajúce úlohy. Prevádzkovatelia železničnej
infraštruktúry, na ktorej sa uskutočňuje preprava, sa považujú za osoby, ktorých službu
dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.

**Článok 41
Iné nároky**

§ 1 Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa uplatnia tieto jednotné právne predpisy, možno
uplatniť voči dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu na jeho právnu podstatu,
len za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch.

§ 2 To isté platí pre nároky voči zamestnancom a iným osobám, za ktoré zodpovedá
dopravca podľa článku 40.

**Hlava IV
Uplatňovanie nárokov**

**Článok 42
Súpis skutkovej podstaty**

§ 1 Ak dopravca zistí, alebo ak sa domnieva, že došlo k čiastočnej strate alebo poškodeniu
tovaru, alebo ak to tvrdí osoba oprávnená disponovať tovarom, dopravca je povinný
podľa druhu škody bezodkladne, pokiaľ je to možné v prítomnosti oprávnenej osoby,
vyhotoviť súpis skutkovej podstaty, v ktorom uvedie stav tovaru, jeho hmotnosť a pokiaľ
je to možné tiež rozsah a príčinu škody, ako aj čas jej vzniku.

§ 2 Druhopis súpisu skutkovej podstaty sa vydá bezplatne oprávnenej osobe.

§ 3 Ak oprávnená osoba neuzná zistenia uvedené v súpise skutkovej podstaty, môže
požiadať, aby stav a hmotnosť tovaru, ako aj príčinu a rozsah škody zistil znalec určený
stranami prepravnej zmluvy alebo súdom. Pre toto konanie platia vnútroštátne predpisy
štátu, v ktorom sa zistenie koná.

**Článok 43
Reklamácie**

§ 1 Reklamácie z prepravnej zmluvy sa písomne zasielajú tomu dopravcovi, voči ktorému
možno uplatňovať nároky súdnou cestou.

§ 2 Reklamácie môžu podávať osoby, ktoré sú oprávnené uplatňovať nároky voči
dopravcovi súdnou cestou.

§ 3 Ak reklamáciu podáva odosielateľ, musí predložiť druhopis nákladného listu. Inak musí
predložiť súhlas prijímateľa alebo dokázať, že prijímateľ odmietol prevziať zásielku.

§ 4 Ak podáva reklamáciu prijímateľ, musí predložiť nákladný list, ak mu bol odovzdaný.

§ 5 Nákladný list, druhopis nákladného listu a iné doklady, ktoré chce oprávnená osoba
priložiť k reklamácii, sa predkladajú v origináli alebo v druhopise, ktorý musí byť na
požiadanie dopravcu riadne overený.

§ 6 Na vybavenie reklamácie môže dopravca požiadať o predloženie nákladného listu,
druhopisu nákladného listu alebo originálu dobierkovej sprievodky, aby mohol v nich
zaznamenať výsledok vybavenia.

**Článok 44**

**Osoby oprávnené uplatňovať nároky súdnou cestou**

§ 1 S výhradou § 3 a § 4 sú oprávnení súdnou cestou uplatňovať nároky z prepravnej
zmluvy:

odosielateľ do okamihu, keď prijímateľ

* 1. vyplatil nákladný list
	2. prevzal tovar, alebo
	3. uplatnil práva prislúchajúce mu podľa článku 17 § 3 alebo článku 18 § 3;

prijímateľ od okamihu, keď

* 1. vyplatil nákladný list,
	2. prevzal tovar alebo
	3. uplatnil práva prislúchajúce mu podľa článku 17 § 3 alebo článku 18 § 3;

§ 2 Právo prijímateľa podať žalobu však zanikne, akonáhle osoba označená prijímateľom
podľa článku 18 § 5 vyplatila nákladný list, prevzala tovar alebo uplatnila svoje práva
podľa článku 17 § 3.

§ 3 Na súdne uplatnenie nárokov na náhradu súm, ktoré boli zaplatené na základe prepravnej
zmluvy, je oprávnený len ten, kto vykonal platbu.

§ 4 Na uplatnenie nárokov súdnou cestou z dobierok je oprávnený len odosielateľ.

§ 5 Odosielateľ je povinný pri uplatňovaní nárokov súdnou cestou predložiť druhopis
nákladného listu. Inak musí predložiť súhlas prijímateľa, alebo dokázať, že prijímateľ
odmietol prevziať tovar. Prípadne musí odosielateľ dokázať chýbanie alebo stratu
nákladného listu.

§ 6 Prijímateľ musí pri uplatňovaní nárokov súdnou cestou predložiť nákladný list vtedy,
ak mu bol odovzdaný.

**Článok 45**

**Dopravcovia, voči ktorým možno uplatňovať nároky súdnou cestou**

§ 1 S výhradou § 3 a § 4 možno uplatniť nároky z prepravnej zmluvy voči prvému,
poslednému alebo tomu dopravcovi, ktorý vykonal časť prepravy, v priebehu ktorej
nastali skutočnosti odôvodňujúce tento nárok.

§ 2 Ak pri preprave vykonávanej po sebe nasledujúcimi dopravcami je uvedený v nákladnom
liste s jeho súhlasom dopravca zodpovedný za dodanie tovaru, možno uplatniť nároky
súdnou cestou podľa § 1 voči nemu aj vtedy, ak nedostal ani tovar ani nákladný list.

§ 3 Nároky na vrátenie súm, ktoré boli zaplatené na základe prepravnej zmluvy, možno
uplatniť súdnou cestou voči dopravcovi, ktorý túto sumu vybral, alebo voči dopravcovi, v
prospech ktorého bola táto suma vybraná.

§ 4 Nároky vyplývajúce z dobierok možno uplatniť len voči dopravcovi, ktorý prevzal tovar
na prepravu v mieste odoslania.

§ 5 Protižalobou alebo námietkami možno uplatniť nároky aj voči niektorému z iných
dopravcov, než ktorí sú uvedení v § 1 až § 4, ak sa žaloba opiera o tú istú prepravnú
zmluvu.

§ 6 Ak sa tieto jednotné právne predpisy uplatnia na vykonávajúceho dopravcu, možno
uplatniť nároky súdnou cestou aj voči nemu.

§ 7 Ak má žalobca možnosť voľby medzi viacerými dopravcami, jeho právo voľby zanikne,
akonáhle sa podá žaloba voči jednému z nich; platí to aj vtedy, ak má žalobca možnosť
voľby medzi jedným alebo viacerými dopravcami a vykonávajúcim dopravcom.

**Článok 46
Súdna príslušnosť**

§ 1 Nároky vyplývajúce z týchto jednotných právnych predpisov možno uplatniť na súdoch
členských štátov určených dohodou strán alebo na súde štátu, na území ktorého

* + 1. má obžalovaný trvalé bydlisko alebo trvalý pobyt, hlavný podnik, pobočku alebo
		obchodné miesto, prostredníctvom ktorých bola prepravná zmluva uzavretá,
		2. sa nachádza miesto prevzatia tovaru na prepravu alebo miesto predpokladaného
		dodania tovaru.

Na iné súdy sa nemožno obrátiť.

§ 2 Ak na základe nároku vyplývajúceho z týchto jednotných právnych predpisov prebieha
súdne konanie podľa § 1 na príslušnom súde, alebo bol týmto súdom v tomto spore
vynesený rozsudok, možno podať novú žalobu v rovnakej veci medzi tými istými
stranami iba v prípade, ak rozhodnutie súdu, na ktorom bola podaná prvá žaloba,
nie je možné vykonať v štáte, v ktorom je podaná nová žaloba.

**Článok 47
Zánik nárokov**

§ 1 Prevzatím tovaru oprávnenou osobou zanikajú všetky nároky voči dopravcovi
z prepravnej zmluvy pri čiastočnej strate, poškodení alebo prekročení dodacej lehoty.

§ 2 Nároky však nezanikajú:

* + - 1. pri čiastočnej strate alebo poškodení, ak
				1. stratu alebo poškodenie zistila oprávnená osoba podľa článku 42 pred prevzatím
				tovaru;
				2. zistenie, ktoré sa malo uskutočniť podľa článku 42, sa nekonalo len zavinením
				dopravcu;
			2. pri navonok nepoznateľnej škode, ktorú zistila oprávnená osoba až po prevzatí
			tovaru, ak
				1. požiadala o vykonanie zistenia podľa článku 42 ihneď po objavení škody a
				najneskôr sedem dní po prevzatí tovaru a
				2. ak okrem toho dokáže, že škoda vznikla v čase medzi prevzatím tovaru na
				prepravu a jeho dodaním;
			3. pri prekročení dodacej lehoty, ak oprávnená osoba uplatnila svoje práva v priebehu
			60 dní u niektorého z dopravcov uvedených v článku 45 § 1;
			4. ak oprávnená osoba dokáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo nedbanlivosťou
			s úmyslom takúto škodu spôsobiť alebo v ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto
			škoda pravdepodobne vznikne.

§ 3 Ak bol tovar podľa článku 28 znovu podaný, zanikajú nároky pri čiastočnej strate alebo
poškodení vyplývajúce z niektorej z predchádzajúcich prepravných zmlúv, ako keby sa
jednalo o jednu zmluvu.

**Článok 48
Premlčanie**

§ 1 Nároky vyplývajúce z prepravnej zmluvy sa premlčujú po jednom roku. Premlčacia
lehota však trvá dva roky pri nárokoch:

na vyplatenie dobierky, ktorú dopravca vybral od prijímateľa;

na vyplatenie výťažku z predaja vykonaného dopravcom;

vyplývajúcich zo škody, ktorá bola spôsobená konaním alebo nedbanlivosťou
s úmyslom takúto škodu spôsobiť alebo v ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto
škoda pravdepodobne vznikne;

z niektorej z prepravných zmlúv predchádzajúcej novému podaniu v prípade
uvedenom v článku 28.

§ 2 Premlčanie začína plynúť pri nárokoch

* 1. na odškodnenie pri úplnej strate tridsiatym dňom po uplynutí dodacej lehoty;
	2. na náhradu škody pri čiastočnej strate, poškodení alebo prekročení dodacej lehoty
	dňom dodania;

c) vo všetkých ostatných prípadoch dňom, od ktorého možno uplatňovať nárok.

d) deň označený ako začiatok premlčacej lehoty sa do nej nikdy nezapočítava.

§ 3 Premlčanie neplynie odo dňa podania písomnej reklamácie podľa článku 43 až do dňa,
v ktorom dopravca reklamáciu písomne zamietne a vráti k nej priložené doklady.
Ak sa reklamácii vyhovie čiastočne, premlčanie začne znovu plynúť pre tú časť reklamácie, ktorá zostala sporná. Ten kto sa odvoláva na podanie reklamácie, na vydanie rozhodnutia alebo na vrátenie dokladov, musí tieto skutočnosti dokázať.
Ďalšie reklamácie, ktoré sa týkajú toho istého nároku, nemajú za následok prerušenie premlčania.

§ 4 Protižalobou ani námietkami nemožno uplatniť premlčané nároky.

§ 5 Inak platí pre neplynutie a prerušenie premlčania vnútroštátne právo.

**Hlava V**

**Vzájomné vzťahy medzi dopravcami**

**Článok 49
Vyúčtovanie**

§ 1 Každý dopravca, ktorý pri podaní alebo dodaní tovaru vybral výdavky alebo iné
pohľadávky vyplývajúce z prepravnej zmluvy, alebo má povinnosť ich vybrať,
je povinný zaplatiť zúčastneným dopravcom na nich pripadajúci podiel. Spôsob platenia sa upraví dohodou medzi dopravcami.

§ 2 Článok 12 platí tiež pre vzťahy medzi za sebou nasledujúcimi dopravcami.

**Článok 50
Právo na postih**

§ 1 Ak dopravca zaplatil odškodnenie podľa týchto jednotných právnych predpisov,
má právo na postih voči dopravcom zúčastneným na preprave podľa nasledujúcich
ustanovení:

* + 1. dopravca zodpovedá výlučne za škodu, ktorú sám spôsobil;
		2. ak škodu spôsobili viacerí dopravcovia, každý z nich zodpovedá za škodu, ktorú
		spôsobil; ak takéto rozdelenie nie je možné, odškodnenie sa rozdelí medzi dopravcov
		podľa písmena c);

c) ak nemožno dokázať, ktorý dopravca spôsobil škodu, rozdelí sa odškodnenie medzi
všetkých dopravcov s výnimkou tých, ktorí dokážu, že škodu nespôsobili; rozdelenie
sa vykoná v pomere príslušného podielu úhrady za prepravu pripadajúceho
na dopravcov.

§ 2 Pri platobnej neschopnosti niektorého z týchto dopravcov sa rozdelí podiel na neho
pripadajúci a ním nezaplatený medzi všetkých ostatných dopravcov zúčastnených
na preprave, a to v pomere podielu úhrady za prepravu, ktorý na nich pripadá.

**Článok 51
Konanie pri postihu**

§ 1 Dopravca, voči ktorému sa uplatňuje postih podľa článku 50, nemôže poprieť
právoplatnosť platby zaplatenej dopravcom, ktorý uplatňuje tento postih, ak bolo
odškodnenie stanovené súdnou cestou a ak skôr menovaný dopravca bol príslušným
spôsobom oboznámený s právnym sporom a týmto spôsobom mal možnosť účasti
na spore. Príslušný súd v predmetnej veci určí lehoty pre oznámenie sporu a pre účasť
na spore.

§ 2 Dopravca, ktorý uplatňuje postih, musí žalovať jednou a tou istou žalobou všetkých
dopravcov, s ktorými sa nedohodol zmierlivo, inak stráca právo na postih
voči nežalovaným dopravcom.

§ 3 Súd má povinnosť v jednom a tom istom rozsudku rozhodnúť o všetkých postihoch,
ktorými sa zaoberá.

§ 4 Dopravca, ktorý chce uplatniť právo na postih súdnou cestou, môže uplatniť svoj nárok
na príslušnom súde štátu, v ktorom má jeden z dopravcov hlavný podnik, pobočku alebo
obchodné miesto, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná zmluva.

§ 5 Ak sa má podať žaloba voči viacerým dopravcom, žalujúci dopravca má možnosť voľby
medzi príslušnými súdmi podľa § 4.

§ 6 Konanie pri postihu sa nesmie spájať s konaním o odškodnení, ktoré iniciovala
oprávnená osoba na základe prepravnej zmluvy.

**Článok 52
Dohody o postihu**

Dopravcovia môžu uzavrieť medzi sebou dohody, ktoré sa odchyľujú od článkov 49 a 50.

**Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru
(RID - dodatok C k dohovoru)**

**Článok 1
Oblasť použitia**

§ 1 Tento poriadok platí pre

medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru na území členských
štátov,

doplnkové prepravy k železničným prepravám, na ktoré sa aplikujú CIM,
s výhradou medzinárodných predpisov platných pre prepravy iným druhom
dopravy,

vrátane činností uvedených v prílohe k tomuto poriadku.

§ 2 Nebezpečný tovar, ktorého preprava je podľa prílohy vylúčená, nesmie byť predmetom medzinárodnej prepravy.

**Článok 2
Oslobodenia**

Tento poriadok sa úplne alebo čiastočne neuplatňuje na prepravy nebezpečného tovaru, ktorý je oslobodený podľa prílohy. Oslobodenia sú prípustné iba vtedy, ak množstvo alebo druh a spôsob oslobodených prepráv alebo obal zaručujú bezpečnosť prepravy.

**Článok 3
Obmedzenia**

Každý členský štát si ponecháva právo na úpravu alebo zákaz medzinárodnej prepravy
nebezpečného tovaru na svojom území z iných dôvodov ako je bezpečnosť prepravy.

**Článok 4
Uplatňovanie iných predpisov**

Inak prepravy, na ktoré sa vzťahuje tento poriadok, podliehajú všeobecným vnútroštátnym
alebo medzinárodným predpisom o železničnej preprave nebezpečného tovaru.

**Článok 5
Schválené druhy vlakov
Preprava ako ručná batožina, cestovná batožina alebo
preprava v motorových vozidlách**

§ 1 Nebezpečný tovar sa smie prepravovať iba v nákladných vlakoch, s výnimkou:

* 1. nebezpečného tovaru, ktorý je podľa prílohy vzhľadom na svoje maximálne
	prípustné množstvo a za osobitných podmienok povolený na prepravu v iných než
	v nákladných vlakoch.
	2. nebezpečného tovaru, ktorý je prepravovaný ako ručná batožina, cestovná batožina
	alebo v motorových vozidlách podľa článku 12 CIV pri dodržaní osobitných
	podmienok podľa prílohy.

§ 2 Cestujúci nesmie brať so sebou nebezpečný tovar ako ručnú batožinu, ani ho podať
na prepravu ako cestovnú batožinu alebo ho prepravovať v motorových vozidlách,
ak nespĺňa osobitné podmienky stanovené v prílohe.

**Článok 6
Príloha**

Príloha tvorí nedielnu súčasť tohto poriadku.

\* \* \*

Nadobudnutím platnosti Protokolu 1999 bude mať príloha znenie, na ktorom sa uznesie Výbor znalcov RID podľa článku 19 § 4 COTIF 1980.

**Jednotné právne predpisy pre zmluvy o používaní vozňov
v medzinárodnej železničnej preprave
(CUV - dodatok D k dohovoru)**

**Článok 1
Oblasť použitia**

Tieto jednotné právne predpisy platia pre dvojstranné alebo viacstranné zmluvy o používaní železničných vozňov ako prepravných prostriedkov na uskutočňovanie prepráv podľa CIV a podľa CIM.

**Článok 2
Pojmy**

Na účely týchto jednotných právnych predpisov znamená výraz:

„železničný dopravno-prepravný podnik“ každý súkromný alebo verejnoprávny podnik,
ktorý je oprávnený na prepravu osôb alebo tovaru a ktorý zabezpečuje trakciu;

„vozeň“ vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po
železničných tratiach;

„držiteľ“ osobu, ktorá ako vlastník alebo ako inak oprávnená osoba hospodársky dlhodobo
využíva vozeň ako prepravný prostriedok;

„domovská stanica“ miesto, ktoré je napísané na vozni a na ktoré vozeň môže byť alebo
musí byť zaslaný podľa zmluvných podmienok o jeho používaní.

**Článok 3
Značky a nápisy na vozňoch**

§ 1 Kto na základe zmluvy podľa článku 1 poskytne vozeň k dispozícii, má povinnosť
postarať sa o to, aby bez porušenia predpisov o technickom schválení vozňov
používaných v medzinárodnej železničnej preprave bolo na vozni napísané:

* 1. označenie držiteľa;
	2. prípadne označenie železničného dopravno-prepravného podniku, ktorý má vozeň
	zaradený vo vlastnom vozňovom parku;
	3. prípadne označenie domovej stanice;
	4. iné značky a nápisy, dohodnuté v zmluve o používaní vozňa.

§ 2 Okrem značiek a nápisov podľa § 1 môžu byť na vozni umiestnené aj elektronické
identifikačné znaky.

**Článok 4**

**Zodpovednosť pri strate alebo poškodení vozňa**

§ 1 Železničný dopravno-prepravný podnik, ktorému bol vozeň daný k dispozícii
na používanie ako prepravný prostriedok, zodpovedá za škodu vzniknutú stratou
alebo poškodením vozňa alebo jeho súčastí, ak nedokáže, že škoda nebola spôsobená jeho
zavinením.

§ 2 Železničný dopravno-prepravný podnik nezodpovedá sa stratu neupevnených súčastí,
ktoré nie sú označené na pozdĺžnych stenách vozňa, alebo ktoré nie sú uvedené
v zozname umiestnenom na vozni.

§ 3 Pri strate vozňa alebo jeho súčastí je odškodnenie bez ďalšej náhrady škody obmedzené
na bežnú hodnotu vozňa alebo jeho súčastí v mieste a v deň straty. Ak nie je možné
zistiť deň a miesto, je odškodnenie obmedzené na bežnú hodnotu vozňa platnú
v deň jeho prevzatia na používanie.

§ 4 Pri poškodení vozňa alebo jeho súčastí je odškodnenie bez ďalšej náhrady škody
obmedzené na výdavky potrebné na opravu. Odškodnenie nesmie prekročiť sumu,
ktorú by bolo potrebné zaplatiť v prípade straty.

§ 5 Zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 1 až § 4.

**Článok 5**

**Zánik nároku na obmedzenie zodpovednosti**

Obmedzenia zodpovednosti upravené v článku 4 § 3 a § 4 sa neuplatnia, ak sa dokáže,
že škoda bola spôsobená konaním alebo nedbanlivosťou železničného dopravno-prepravného podniku buď s úmyslom túto škodu spôsobiť, alebo z nedbanlivosti
a s vedomím, že táto škoda pravdepodobne vznikne.

**Článok 6
Domnienka o strate vozňa**

§ 1 Oprávnená osoba môže vozeň bez ďalšieho dôkazu považovať za stratený, ak požiadala
železničný dopravno-prepravný podnik, ktorému poskytla vozeň k dispozícii
na používanie ako prepravný prostriedok, o jeho vypátranie a vozeň v priebehu troch
mesiacov po podaní jej žiadosti jej nebol daný k dispozícii, alebo ak nedostala žiadnu
informáciu o mieste vozňa. Táto lehota sa predlžuje o čas odstavenia vozňa,
ktoré bolo spôsobené okolnosťou alebo poškodením, ktoré nemohol železničný
dopravno-prepravný podnik ovplyvniť.

§ 2 Ak vozeň, ktorý je považovaný za stratený, sa opäť nájde po zaplatení odškodnenia,
môže žiadať oprávnená osoba v priebehu šiestich mesiacov od prijatia správy o jeho
nájdení železničným dopravno-prepravným podnikom, ktorému vozeň poskytla
k dispozícii na používanie ako prepravný prostriedok, aby jej bol vozeň po vrátení
odškodnenia bezplatne zaslaný do domovskej alebo do inej dohodnutej stanice.

§ 3 Ak žiadosť uvedená v § 2 nebola podaná, alebo ak sa vozeň opäť nájde neskôr
než po roku od zaplatenia odškodnenia, disponuje s ním železničný dopravno-prepravný podnik, ktorému oprávnená osoba poskytla vozeň k dispozícii na používanie
ako prepravný prostriedok, podľa zákonov a predpisov platných v mieste, kde sa vozeň
nachádza.

§ 4 Zmluvné strany môžu uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 1 až § 3.

**Článok 7**

**Zodpovednosť za škody spôsobené vozňom**

§ 1 Kto na základe zmluvy podľa článku 1 poskytol vozeň k dispozícii na používanie
ako prepravný prostriedok, zodpovedá za škody spôsobené vozidlom, ak vznikli jeho
zavinením.

§ 2 Zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 1.

**Článok 8
Subrogácia**

Ak zmluva o používaní vozňa predpokladá, že železničný dopravno-prepravný podnik smie poskytnúť vozeň k dispozícii na používanie ako prepravný prostriedok iným železničných dopravno-prepravným podnikom, môže sa tento železničný dopravno-prepravný podnik so súhlasom držiteľa dohodnúť s inými železničnými dopravno-prepravnými podnikmi:

* + 1. že s výhradou svojho práva na postih nastúpi na ich miesto voči držiteľovi ohľadne
		ich zodpovednosti za stratu a poškodenie vozňa alebo jeho súčastí,
		2. že za škody spôsobené vozňom zodpovedá voči iným železničných dopravno-prepravným
		podnikom iba držiteľ, avšak na uplatnenie nárokov iných železničných dopravno-
		prepravných podnikov je oprávnený iba železničný dopravno-prepravný podnik,
		ktorý je zmluvným partnerom držiteľa.

**Článok 9**

**Zodpovednosť za zamestnancov a iné osoby**

§ 1 Zmluvné strany zodpovedajú za svojich zamestnancov a za iné osoby, ktorých služby
využijú na plnenie zmluvy, ak títo zamestnanci a iné osoby vykonávajú z toho
vyplývajúce činnosti.

§ 2 Ak sa zmluvné strany nedohodli inak, sú prevádzkovatelia železničnej infraštruktúry,
na ktorej železničný dopravno-prepravný podnik používa vozeň ako prepravný
prostriedok, považovaní za osoby, ktorých služby železničný dopravno-prepravný
podnik využíva.

§ 3 § 1 a § 2 platí aj pri subrogácii podľa článku 8.

**Článok 10
Iné nároky**

§ 1 Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa uplatnia tieto jednotné právne predpisy, možno
uplatniť nárok na náhradu škody za stratu alebo poškodenie vozňa alebo jeho súčastí
voči železničnému dopravno-prepravnému podniku, ktorému bol vozeň poskytnutý
k dispozícii ako prepravný prostriedok, bez ohľadu na jeho právnu podstatu,
len za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch, ako aj na základe nich uzavretej zmluvy o používaní.

§ 2 § 1 platí aj pri subrogácii podľa článku 8.

§ 3 To isté platí pre nároky voči zamestnancom a iným osobám, za ktoré zodpovedá
železničný dopravno-prepravný podnik, ktorému bol vozeň poskytnutý k dispozícii
ako prepravný prostriedok.

**Článok 11
Súdna príslušnosť**

§ 1 Nároky vyplývajúce zo zmluvy uzatvorenej na základe týchto jednotných právnych
predpisov možno uplatniť na súdoch určených dohodou zmluvných strán.

§ 2 Ak sa zmluvné strany nedohodli inak, sú príslušné súdy toho členského štátu, v ktorom
má obžalovaný sídlo. Ak nemá obžalovaný sídlo v členskom štáte, sú príslušné súdy
členského štátu, v ktorom škoda vznikla.

**Článok 12
Premlčanie**

§ 1 Nároky podľa článkov 4 a 7 sa premlčujú po troch rokoch.

§ 2 Premlčanie začína plynúť:

* + - 1. pre nároky podľa článku 4 dňom, v ktorom boli strata alebo poškodenie vozňa
			zistené, alebo dňom, od ktorého smie oprávnená osoba považovať vozeň za stratený
			podľa článku 6 § 1 alebo § 4;
			2. pre nároky podľa článku 7 dňom, v ktorom škoda vznikla.

**Jednotné právne predpisy pre zmluvu
o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave**

**(CUI - dodatok E k dohovoru)**

**Hlava I
Všeobecne**

**Článok 1
Oblasť použitia**

§ 1 Tieto jednotné právne predpisy platia pre každú zmluvu o využívaní železničnej
infraštruktúry na účely vykonávania medzinárodných železničných prepráv v zmysle
CIV a CIM. Uvedené platí bez ohľadu na sídlo a štátnu príslušnosť zmluvných strán.
Tieto jednotné právne predpisy platia tiež, ak je železničná infraštruktúra
prevádzkovaná alebo využívaná štátmi alebo štátnymi úradmi alebo organizáciami.

§ 2 S výhradou článku 21 neplatia tieto jednotné právne predpisy pre iné právne vzťahy,
predovšetkým však pre

zodpovednosť dopravcu alebo prevádzkovateľa za svojich zamestnancov alebo za
iné osoby, ktorých služby využijú na plnenie svojich úloh;

zodpovednosť medzi dopravcom alebo prevádzkovateľom na jednej strane a treťou
osobou na druhej strane.

**Článok 2**

**Vyhlásenie k zodpovednosti pri škodách na zdraví**

§ 1 Každý štát môže kedykoľvek vyhlásiť, že neuplatní všetky ustanovenia o zodpovednosti
pri škodách na zdraví osôb, ak dôjde k škodovej udalosti na jeho území a postihnutý je
občanom tohto štátu, alebo má v tomto štáte svoj trvalý pobyt.

§ 2 Každý štát, ktorý podal vyhlásenie podľa § 1, ho môže kedykoľvek odvolať oznámením
depozitárovi. Odvolanie nadobudne platnosť po jednom mesiaci odo dňa, v ktorom
depozitár o tom informoval ostatné členské štáty.

**Článok 3
Pojmy**

Na účely týchto jednotných právnych predpisov znamená výraz

* 1. „železničná infraštruktúra“ všetky koľajové trate a pevné zariadenia, pokiaľ sú potrebné na prepravu železničných vozidiel a bezpečnosť prepravy;

„manažér“ znamená osobu, ktorá poskytuje železničnú infraštruktúru a ktorá má kompetencie v súlade so zákonmi a predpismi platnými v štáte, v ktorom sa nachádza príslušná infraštruktúra;

* 1. „dopravca“ znamená osobu, ktorá prepravuje osoby alebo tovar v medzinárodnej doprave po železničných tratiach podľa Jednotných právnych predpisov CIV alebo Jednotných právnych predpisov CIM a ktorej bola udelená licencia v súlade so zákonmi a predpismi týkajúcimi sa udeľovania licencií a uznávania licencií platných v štáte, v ktorom príslušná osoba vykonáva svoju činnosť;

„pomocný personál“ zamestnancov alebo iné osoby, ktorých službu využíva
prevádzkovateľ alebo dopravca na plnenie zmluvy, ak títo zamestnanci a iné osoby
vykonávajú z toho vyplývajúce činnosti;

„tretia osoba“ každú inú osobu ako je prevádzkovateľ, dopravca a ich pomocný personál;

„povolenie na prevádzku“ znamená oprávnenie vydané štátom železničnému podniku v súlade
so zákonmi a predpismi platnými v tomto štáte, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť ako dopravcu;

„bezpečnostný certifikát“ znamená dokument potvrdzujúci v súlade so zákonmi a predpismi platnými v štáte, v ktorom sa nachádza infraštruktúra, že pokiaľ ide o dopravcu,

vnútorná organizácia podniku ako aj

personál, ktorý má byť nasadený, a vozidlá, ktoré majú byť použité na využívanej

 infraštruktúre,

 spĺňajú požiadavky uložené v súvislosti s bezpečnosťou, aby sa zabezpečilo poskytovanie bezpečných dopravných služieb na danej infraštruktúre.

**Článok 4
Záväzné právo**

Ak to tieto jednotné právne predpisy výslovne nepovoľujú, je každá dohoda,
ktorá sa priamo alebo nepriamo odchyľuje od týchto jednotných právnych predpisov, neplatná a bez právneho účinku. Neplatnosť týchto dohôd nemá za následok neplatnosť ostatných ustanovení zmluvy. Bez ohľadu na to môžu zmluvné strany rozšíriť svoju zodpovednosť a svoje povinnosti vyplývajúce z týchto jednotných právnych predpisov, alebo môžu obmedziť výšku odškodnenia za vecné škody.

**Hlava II
Zmluva o využívaní**

**Článok 5
Obsah a forma**

§ 1 Vzťahy medzi manažérom a dopravcom alebo ktoroukoľvek inou osobou,
ktorá je oprávnená uzatvoriť túto zmluvu podľa zákonov a predpisov platných v štáte, v ktorom sa nachádza príslušná infraštruktúra, musia byť upravené v zmluve o využívaní.

§ 2 Zmluva musí upravovať nevyhnutné podrobnosti pre určenie administratívnych, technických a finančných podmienok využívania.“

§ 3 Zmluva sa vyhotoví písomne alebo rovnocennou formou. Jej chýbanie alebo formálne
nedostatky, ako aj chýbanie údajov stanovených v § 2 sa nedotýka ani existencie
ani platnosti zmluvy, ktorá naďalej podlieha týmto jednotným právnym predpisom.

Článok 5bis

Zákon zostáva nezmenený

§ 1 Ustanovenia článku 5 ako aj ustanovenia článkov 6, 7 a 22 neovplyvnia povinnosti, ktoré zmluvné strany zmluvy o využívaní infraštruktúry musia splniť podľa zákonov a predpisov platných v štáte, v ktorom sa nachádza príslušná infraštruktúra, vrátane práva Európskeho spoločenstva, ak je to potrebné.

§ 2 Ustanovenia článkov 8 a 9 neovplyvnia povinnosti, ktoré zmluvné strany zmluvy o využívaní infraštruktúry musia splniť v členskom štáte ES alebo v štáte, kde sa uplatňuje legislatíva Spoločenstva v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom.

§ 3 Ustanovenia § 1 a § 2 sa týkajú najmä:

dohôd, ktoré budú uzatvorené medzi železničnými podnikmi alebo oprávnenými žiadateľmi a manažérmi infraštruktúry,

vydávania povolení na prevádzku,

vydávania bezpečnostných certifikátov,

poistenia,

systémov spoplatnenia závislých na výkonoch s cieľom minimalizovať meškania a prerušenia a zlepšiť výkonnosť železničnej siete,

kompenzačných systémov v prospech zákazníkov a

riešenia sporov.

**Článok 6**

**Osobitné povinnosti dopravcu a manažéra**

§ 1 Dopravca musí mať oprávnenie pre vykonávanie činnosti železničného dopravcu. Nasadený personál a používané vozidlá musia vyhovovať bezpečnostným požiadavkám. Manažér môže požadovať, aby dopravca preukázal splnenie týchto podmienok predložením platného povolenia na prevádzku a platného bezpečnostného certifikátu alebo ich úradne overených kópií, prípadne iným vhodným spôsobom.

§ 2 Dopravca oznámi prevádzkovateľovi každú udalosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť
povolenia na prevádzku, bezpečnostných certifikátov alebo iných dokladov.

§ 3 Prevádzkovateľ môže požadovať, aby dopravca preukázal, že na krytie všetkých nárokov,
ktoré môžu bez ohľadu na právnu podstatu vyplynúť z článkov 9 až 21, uzatvoril
dostatočné zákonné poistenie, alebo že vykonal porovnateľné opatrenia. Dopravca každý
rok predloží potvrdenie vystavené v príslušnej forme, aby preukázal ďalšie trvanie
zákonného poistenia alebo porovnateľného opatrenia; dopravca oznámi zmeny
prevádzkovateľovi pred ich platnosťou.

§ 4 Zmluvné strany si vzájomne oznámia všetky udalosti, ktoré by mohli zabrániť plneniu
zmluvy, ktorú navzájom uzatvorili.

**Článok 7
Ukončenie zmluvy**

§ 1 Prevádzkovateľ môže zmluvu o využívaní s okamžitou platnosťou vypovedať, ak

* + 1. dopravca už nie je oprávnený vykonávať činnosť železničného dopravcu;
		2. nasadený personál a používané vozidlá už viac nevyhovujú bezpečnostným
		požiadavkám;
		3. dopravca mešká s platbou
			1. sumy za dva po sebe idúce termíny splatnosti, ktorá prekračuje mesačnú platbu
			za využívanie, alebo
			2. sumy, ktorá dosiahla platbu za využívanie za dva mesiace v časovom období
			prevyšujúcom viac ako dva termíny splatnosti.
		4. dopravca závažným spôsobom porušil niektorú z osobitných povinností podľa
		článku 6 § 2 a § 3.

§ 2 Dopravca môže zmluvu o využívaní s okamžitou platnosťou vypovedať,
ak prevádzkovateľ stratí právo na prevádzkovanie infraštruktúry.

§ 3 Každá zo zmluvných strán môže zmluvu o využívaní s okamžitou platnosťou
vypovedať, ak druhá zmluvná strana závažným spôsobom poruší niektorú
z jej základných povinností, pokiaľ sa táto povinnosť týka bezpečnosti osôb a tovaru;
zmluvné strany môžu dohodnúť modality výkonu tohto práva.

§ 4 Zmluvná strana, ktorá dala podnet na vypovedanie zmluvy o využívaní, zodpovedá
druhej zmluvnej strane za škodu spôsobenú touto výpoveďou, okrem prípadu ak dokáže,
že škoda nebola spôsobená jej zavinením.

§ 5 Zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 2 písmeno c) a d) a od
§ 5.

**Hlava III
Zodpovednosť**

**Článok 8
Zodpovednosť prevádzkovateľa**

§ 1 Prevádzkovateľ zodpovedá za

škody na zdraví (usmrtenie, poranenie alebo iné obmedzenie telesného alebo
duševného zdravia),

vecné škody (zničenie alebo poškodenie hnuteľných a nehnuteľných vecí),

majetkové škody, ktoré vyplývajú z toho, že dopravca uhradí odškodnenia podľa
CIV a CIM, ktoré boli spôsobené dopravcovi alebo jeho pomocnému personálu počas využívania infraštruktúry a ktoré vznikli z dôvodu nedostatkov v infraštruktúre.

§ 2 Prevádzkovateľ je od tejto zodpovednosti oslobodený

* 1. pri škodách na zdraví a pri majetkových škodách, ktoré vyplývajú z toho,
	že dopravca uhradí odškodnenia podľa CIV,
		1. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená okolnosťami, ktorým
		prevádzkovateľ nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej
		danej situácii zabrániť a ich dôsledky odvrátiť,
		2. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená zavinením poškodeného,
		3. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená správaním sa tretej osoby,
		ktorej prevádzkovateľ nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti
		zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a ich dôsledky odvrátiť,
	2. pri vecných škodách a pri majetkových škodách, ktoré vyplývajú z toho,
	že dopravca uhradí odškodnenia podľa CIM, ak škoda bola spôsobená zavinením
	dopravcu, alebo príkazom dopravcu, ktorý nevyplynul zo zavinenia
	prevádzkovateľa, alebo okolnosťami, ktorým prevádzkovateľ nemohol zabrániť
	a ich dôsledky odvrátiť.

§ 3 Ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená správaním sa tretej osoby
a ak prevádzkovateľ súčasne nie je podľa § 2 písmeno a) úplne oslobodený od zodpovednosti, zodpovedá v plnej miere podľa obmedzení stanovených v týchto
jednotných právnych predpisoch, a to bez ujmy prípadného uplatnenia postihu voči
tretej osobe.

§ 4 Zmluvné strany môžu uzavrieť dohody o tom, či a do akej miery prevádzkovateľ zodpovedá za škody, ktoré dopravcovi vzniknú v dôsledku omeškania
alebo prevádzkových porúch.

**Článok 9
Zodpovednosť dopravcu**

§ 1 Dopravca zodpovedá za

škody na zdraví (úmrtie, poranenie alebo iné obmedzenie telesného alebo
duševného zdravia),

vecné škody (zničenie alebo poškodenie hnuteľných a nehnuteľných vecí), ktoré boli spôsobené prevádzkovateľovi alebo jeho pomocnému personálu dopravcom,
jeho dopravnými prostriedkami, ním prepravovanými osobami alebo prepravovaným tovarom pri využívaní infraštruktúry.

§ 2 Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený

* 1. pri škodách na zdraví,
		1. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená okolnosťami mimo
		prevádzky a dopravca týmto okolnostiam nemohol napriek vynaloženiu
		starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a ich dôsledky odvrátiť,
		2. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená zavinením poškodeného,
		3. ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená správaním sa tretej osoby
		a dopravca tomuto správaniu nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti
		zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho dôsledky odvrátiť;
	2. pri vecných škodách, ak škoda bola spôsobená zavinením prevádzkovateľa
	alebo takým príkazom prevádzkovateľa, ktorý nevyplynul zo zavinenia dopravcu,
	alebo okolnosťami, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ich dôsledky odvrátiť.

§ 3 Ak udalosť, ktorá škodu zapríčinila, bola spôsobená správaním sa tretej osoby
a ak dopravca súčasne nie je podľa § 2 písmeno a) úplne oslobodený od zodpovednosti,
zodpovedá v plnej miere podľa obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych
predpisoch, a to bez ujmy prípadného uplatnenia postihu voči tretej osobe.

§ 4 Zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody o tom, či a do akej miery dopravca zodpovedá
za škody, ktoré prevádzkovateľovi vzniknú v dôsledku prevádzkových porúch.

**Článok 10
Vzájomné pôsobenie príčin**

§ 1 Ak vzájomne pôsobili príčiny, ktoré spôsobil prevádzkovateľ a príčiny, ktoré spôsobil
dopravca, zodpovedá každá zmluvná strana iba v takom rozsahu, v ktorom prispela
spôsobená okolnosť podľa článku 8 alebo 9 k vzniku škody. Ak nemožno stanoviť,
v akom rozsahu viedla príslušná okolnosť k vzniku škody, každá zmluvná strana znáša
sama škodu, ktorú utrpela.

§ 2 § 1 platí primerane, ak vzájomne pôsobili príčiny, ktoré spôsobil prevádzkovateľ
a príčiny, ktoré spôsobili viacerí dopravcovia využívajúci tú istú infraštruktúru.

§ 3 Pri škodách podľa článku 9 platí § 1 prvá veta primerane, ak vzájomne pôsobili príčiny,
ktoré zavinili viacerí dopravcovia využívajúci tú istú infraštruktúru. Ak nemožno zistiť,
v akom rozsahu prispela príslušná príčina k vzniku škody, zodpovedajú dopravcovia
voči prevádzkovateľovi rovnakým dielom.

**Článok 11
Náhrada škody pri úmrtí**

§ 1 Pri úmrtí náhrada škody zahŕňa:

nevyhnutné výdavky, ktoré vznikli v dôsledku úmrtia, predovšetkým na prevoz a pohreb;

náhradu škody stanovenú v článku 12, ak smrť nenastala okamžite.

§ 2 Ak v dôsledku úmrtia osoby, voči ktorej si usmrtený podľa zákona buď plnil svoju
vyživovaciu povinnosť, alebo v budúcnosti by si ju mal plniť, stratili svojho živiteľa,
uhradí sa aj táto strata. Nárok na náhradu škody osobám, ktorým usmrtený poskytoval
živobytie bez zákonnej povinnosti, sa uplatňuje podľa vnútroštátneho práva.

**Článok 12
Náhrada škody pri zranení**

Pri zranení alebo inom obmedzení telesného alebo duševného zdravia náhrada škody zahrňuje:

* 1. nevyhnutné výdavky, predovšetkým na liečenie, opatrovanie a dopravu;
	2. majetkovú ujmu, ktorú utrpí poškodený v dôsledku úplnej alebo čiastočnej
	práceneschopnosti alebo v dôsledku zvýšenia svojich potrieb.

**Článok 13
Náhrada iných škôd na zdraví**

Prevádzkovateľ alebo dopravca je povinný uhradiť prípadné iné škody na zdraví okrem škôd stanovených v článkoch 11 a 12 podľa vnútroštátneho práva.

**Článok 14**

**Forma a výška náhrady škody pri usmrtení a zranení**

§ 1 Náhrada škody stanovená v článku 11 § 2 a v článku 12 písmeno b) sa uhradí formou
kapitálovej sumy. Ak však vnútroštátne právo pripúšťa priznanie renty, náhrada škody
sa uhrádza v tejto forme, ak o jej výplatu požiadajú poškodené osoby alebo oprávnené
osoby, ktoré majú nárok na náhradu škody podľa článku 11 § 2.

§ 2 Výška náhrady škody, ktorú je potrebné uhradiť podľa § 1, sa stanoví podľa
vnútroštátneho práva. Pri uplatňovaní týchto jednotných právnych predpisov sa však
poskytuje náhrada škody pre každú osobu v maximálnej výške 175.000 zúčtovacích
jednotiek vo forme kapitálovej sumy alebo vo forme ročnej renty zodpovedajúcej tejto
sume, ak vnútroštátne právo stanovuje nižšiu najvyššiu hranicu.

**Článok 15**

**Strata práva na obmedzenie zodpovednosti**

Obmedzenia zodpovednosti, stanovené v týchto jednotných právnych predpisoch a ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré obmedzujú náhradu škody na pevnú sumu, sa neuplatnia, ak sa dokáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo zanedbaním osoby buď s úmyslom túto škodu spôsobiť alebo z nedbalosti a s vedomím, že škoda pravdepodobne vznikne.

**Článok 16
Prepočet a úročenie**

§ 1 Ak pri výpočte odškodnenia sa musia sumy prepočítať v zahraničnej mene, prepočítajú
sa podľa kurzu platného v deň a v mieste platenia odškodnenia.

§ 2 Oprávnená osoba si môže nárokovať odškodnenie úroky vo výške päť % ročne,
a to ododňa začatia zmierovacieho konania, zvolania zmierovacieho súdu podľa
kapitoly V dohovoru alebo podania žaloby.

**Článok 17
Zodpovednosť pri jadrovej udalosti**

Prevádzkovateľ a dopravca sú oslobodení od záväznej zodpovednosti podľa týchto jednotných právnych predpisov, ak škoda bola spôsobená jadrovou udalosťou a ak podľa zákonov a predpisov štátu o zodpovednosti v oblasti jadrovej energie za túto škodu zodpovedá majiteľ jadrového zariadenia alebo osoba, ktorá ho zastupuje.

**Článok 18
Zodpovednosť za pomocný personál**

Prevádzkovateľ a dopravca zodpovedajú za ich pomocný personál.

**Článok 19
Iné nároky**

§ 1 Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa uplatnia tieto jednotné právne predpisy, možno
uplatniť voči prevádzkovateľovi alebo dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu
na jeho právnu podstatu, len za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto
jednotných právnych predpisoch.

§ 2 To isté platí pre nároky voči pomocnému personálu, za ktorý zodpovedá prevádzkovateľ
alebo dopravca podľa článku 18.

**Článok 20
Procesné ustanovenia**

Zmluvné strany môžu dohodnúť podmienky, pri splnení ktorých si uplatnia nároky
na náhradu škody voči iným stranám zmluvy, alebo sa zrieknu ich uplatnenia.

**Kapitola IV
Nároky pomocného personálu**

**Článok 21**

**Nároky voči prevádzkovateľovi alebo dopravcovi**

§ 1 Nároky pomocného personálu dopravcu na náhradu škôd spôsobených
prevádzkovateľom, možno, bez ohľadu na ich právnu podstatu, uplatňovať voči
prevádzkovateľovi iba za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných
právnych predpisoch.

§ 2 Nároky pomocného personálu prevádzkovateľa na náhradu škôd spôsobených
dopravcom, možno, byť bez ohľadu na ich právnu podstatu, uplatniť voči dopravcovi
iba za predpokladov a obmedzení stanovených v týchto jednotných právnych
predpisoch.

**Hlava V
Uplatňovanie nárokov**

**Článok 22
Zmierovacie konanie**

Zmluvné strany môžu dohodnúť opatrenia na urovnanie sporu alebo stanoviť, že sa obrátia na zmierovací súd podľa hlavy V dohovoru.

**Článok 23
Postih**

Právoplatnosť platby uhradenej dopravcom na základe CIV alebo na základe CIM nemožno spochybniť, ak bolo odškodnenie stanovené súdnou cestou, a ak prevádzkovateľ bol príslušným spôsobom oboznámený s právnym sporom a týmto spôsobom mal možnosť účasti na spore.

**Článok 24
Príslušnosť súdu**

§ 1 Nároky podľa týchto jednotných právnych predpisov možno uplatniť na súdoch
členských štátov určeným dohodou zmluvných strán.

§ 2 Ak sa zmluvné strany nedohodli inak, príslušnými sú súdy členského štátu, v ktorom má
prevádzkovateľ hlavné sídlo.

**Článok 25
Premlčanie**

§ 1 Nároky podľa týchto jednotných právnych predpisov sa premlčujú po troch rokoch.

§ 2 Premlčanie začína dňom, v ktorom nastala škoda.

§ 3 Pri usmrtení osôb sa nároky na náhradu škody premlčujú po troch rokoch, počítajúc
prvým dňom po úmrtí, najneskôr však po piatich rokoch, počítajúc prvým dňom
po škodovej udalosti.

§ 4 Žalobu na postih záväzne zodpovedajúcej osoby, ktorá sa trestne previnila, možno
podať aj po vypršaní premlčacej lehoty stanovenej v § 1, ak sa podá v rámci lehoty
platnej podľa vnútroštátneho práva štátu, v ktorom začne sa konanie. Lehota však
nesmie byť kratšia ako 90 dní odo dňa, v ktorom ten, kto podá žalobu na postih,
už nárok uspokojil, alebo v ktorom mu bola doručená žaloba v rámci konania vedenom
proti nemu samému.

§ 5 Premlčanie neplynie pri zmierovacom konaní dohodnutom zmluvnými stranami alebo
pri konaní na zmierovacom súde ustanovenom podľa hlavy V dohovoru.

§ 6 Inak platí pre neplynutie a prerušenie premlčania vnútroštátne právo.

**Jednotné právne predpisy pre vyhlásenie záväzných technických noriem
a prijatie jednotných právnych predpisov pre železničný materiál
určený na používanie v medzinárodnej preprave
(APTU - dodatok F k dohovoru)**

Článok 1

Rozsah

Tieto jednotné pravidlá stanovujú pre železničný materiál, ktorý má byť použitý v medzinárodnej doprave, postup pre vyhlasovanie technických noriem a schválenie Jednotných technických predpisov (JTP).

Článok 2

Definície

Pre účely týchto jednotných pravidiel, ich prílohy/príloh a JTP, okrem termínov definovaných
v článku 2 ATMF, termín

1. „osobný vozeň“ (alebo „vagón“) je železničné vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré je určené
na prepravu osôb; tento termín zahŕňa aj batožinový vozeň, ktorý je určený na prepravu v osobnom vlaku;
2. „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ znamená každý projekt, ktorého etapa plánovania/výstavby
je v takom štádiu, kde zmena technických špecifikácií by bola neprijateľná pre príslušný členský štát. Táto prekážka môže mať právny, zmluvný, hospodársky, finančný, sociálny alebo environmentálny charakter a musí byť riadne odôvodnená;
3. „výmena v rámci údržby“ znamená akúkoľvek náhradu komponentov za časti s rovnakou funkciou
a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;
4. „technický predpis“ znamená každý predpis zahrnutý JTP, ktorý sa týka výstavby, prevádzky,
údržby alebo bezpečnostných aspektov alebo postupu týkajúceho sa železničného materiálu,
ktorý nie je technickou normou;
5. „technická norma“ znamená každú dobrovoľnú normu prijatú platným postupom, uznanú národnou alebo medzinárodnou normalizačnou organizáciou podľa postupov, ktoré sa na ňu vzťahujú;
6. „hnacie vozidlo“ znamená železničné vozidlo vybavené vlastným pohonom;
7. „nákladný vozeň“ znamená železničné vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré je určené na prepravu tovaru.

Článok 3

Cieľ

§ 1 Vyhlásenie záväzných technických noriem pre železničný materiál a prijatie jednotných technických predpisov pre železničný materiál majú

1. zjednodušiť voľný pohyb vozidiel a voľné používanie ostatného železničného materiálu
v medzinárodnej preprave;
2. prispieť k zabezpečeniu bezpečnosti, efektívnosti a dostupnosti medzinárodnej prepravy;
3. zohľadňovať požiadavky životného prostredia a verejného zdravia.

§ 2 Pri vyhlasovaní záväzných technických noriem alebo prijímaní jednotných právnych predpisov sa budú brať do úvahy len normy a predpisy, ktoré boli vypracované na medzinárodnej úrovni.

§ 3 Podľa možnosti je potrebné

1. zabezpečiť interoperabilitu technických systémov a komponentov potrebných na medzinárodnú prepravu;
2. viazať technické normy a JTP na výkonnosť; v prípade potreby môžu obsahovať varianty.

Článok 4

Vypracovanie technických noriem a JTP

§ 1 Vypracovanie technických noriem týkajúcich sa železničného materiálu a normalizácia priemyselných výrobkov a postupov je úlohou uznaných národných a medzinárodných normalizačných úradov.

§ 2 Vypracovane JTP je úlohou Výboru technických znalcov, ktorým budú pomáhať príslušné pracovné skupiny a generálny tajomník na základe návrhov predložených v súlade s článkom 6.

Článok 5

 Vyhlásenie technických noriem

§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky rozhodne o vyhlásení technickej normy alebo jej častí v súlade
s postupom stanoveným v článku 16, článku 20 a článku 33 §6 dohovoru. Rozhodnutia nadobudnú platnosť v súlade s článkom 35 § 3 a § 4 dohovoru.

§ 2 Návrh na vyhlásenie technickej normy môže predložiť:

1. každý zmluvný štát;
2. každá regionálna organizácia definovaná v článku 2 x) ATMF;
3. každý národný alebo medzinárodný normalizačný úrad, ktorý je poverený normalizáciou v železničnom sektore; do úvahy sa vezme článok 3 § 2;
4. každé reprezentatívne medzinárodné združenie, pre ktorého členov je existencia technických noriem pre železničný materiál nevyhnutná z dôvodu bezpečnosti a hospodárnosti ich činnosti.

§ 3 Generálny tajomník uverejní odkazy na vyhlásenie technické normy na internetovej stránke organizácie. Po uverejnení odkazu v prípade uplatnenia tejto technickej normy sa predpokladá jej súlad
s príslušnými JTP.

§ 4 Uplatňovanie vyhlásených technických noriem je dobrovoľné, avšak uplatňovanie normy alebo jej časti sa môže stať záväzným prostredníctvom ustanovení JTP.

Článok 6

Prijatie JTP

§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky rozhodne o prijatí JTP alebo ustanovenia o ich zmene a doplnení
v súlade s postupom stanoveným v článku 16, článku 20 a článku 33 § 6 dohovoru. Rozhodnutia nadobudnú platnosť v súlade s článkom 35 § 3 a § 4 dohovoru.

§ 2 Návrh na prijatie JTP alebo ustanovenia o jeho zmene a doplnení podľa § 1 môže predložiť:

1. každý zmluvný štát;
2. každá regionálna organizácia definovaná v článku 2 x) ATMF;
3. každé reprezentatívne medzinárodné združenie, pre ktorého členov je existencia JTP
pre železničný materiál nevyhnutná z dôvodu bezpečnosti a hospodárnosti ich činnosti.

Článok 7

Forma návrhov

Návrhy uvedené v článku 5 a článku 6 musia byť odoslané generálnemu tajomníkovi a adresované výboru znalcov pre technické otázky v jednom z pracovných jazykov uvedených v článku 1 § 6 dohovoru. Výbor znalcov pre technické otázky môže odmietnuť návrh, ak usúdi, že je neúplný, nezrozumiteľný, nedostatočne zdôvodnený alebo neopodstatnený. Návrh musí obsahovať hodnotenie sociálnych, ekonomických a environmentálnych dôsledkov.

Článok 7a

Hodnotenie dôsledkov

§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky prijme rozhodnutie po posúdení zdôvodnenia predloženého navrhovateľom.

§ 2 Hodnotenie musí uvádzať pravdepodobné dôsledky pre všetky zmluvné štáty, všetkých prevádzkovateľov a ostatné zainteresované subjekty. Ak návrh ovplyvní aj iný JTP ako ten, pre ktorý je priamo určený, do úvahy sa vezmú aj tieto styčné plochy.

§ 3 Všetky zainteresované subjekty sa zúčastnia na hodnotení tým, že bezplatne poskytnú požadované údaje, ak sa k nim neviažu práva duševného vlastníctva.

Článok 8

JTP

§ 1 Prijatý JTP bude uverejnený na internetovej stránke organizácie.

§ 2 Pre každý subsystém sa vypracuje jeden JTP. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko JTP a jeden JTP sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov.

§ 2a JTP bude platiť pre nové subsystémy. Súčasne budú platiť aj pre existujúci systém, ak tento systém bude obnovený alebo zdokonalený a v súlade s migračnou stratégiou uvedenou v § 4 f).

§ 3 Po skončení notifikačného procesu podľa článku 35 § 3 a § 4 dohovoru a aspoň jeden mesiac
pred nadobudnutím platnosti generálny tajomník uverejní na internetovej stránke organizácie

1. prijatý a notifikovaný JTP;
2. dátum nadobudnutia platnosti JTP;
3. zoznam zmluvných štátov, pre ktoré platí tento JTP;
4. aktualizovaný zoznam JTP a dátum nadobudnutia platnosti týchto JTP .

§ 4 Ak je to potrebné pre dosiahnutie cieľa stanoveného v článku 3, JTP týkajúci sa subsystémov bude spĺňať aspoň nasledujúce požiadavky:

1. uvádzať plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo železničných koľajových vozidiel; subsystém alebo časť subsystému);
2. stanovovať základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami;
3. určovať funkčné a technické špecifikácie, ktorým musí subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami zodpovedať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napríklad podľa kategórií trate, strediska a/alebo železničných koľajových vozidiel;
4. stanovovať zložky stavby alebo interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať technické normy, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc;
5. v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovovať, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody s ustanoveniami JTP. Tieto postupy budú vychádzať z hodnotiacich modulov definovaných
vo všeobecnom JTP uvedenom v § 8;
6. uvádzať stratégiu implementácie JTP. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť
s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom súlad
s JTP bude normou; pre každú etapu budú uvedené potrebné prechodné ustanovenia, a

g) uvádzať, pre príslušný personál, odbornú spôsobilosť a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzkovanie a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na implementáciu JTP.

§ 5 Každý JTP musí byť vypracovaný na základe preskúmania existujúceho subsystému a musí sa v ňom uvádzať cieľový subsystém alebo cieľové subsystémy, ktoré sa budú dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. V súlade s vyššie uvedeným postupné schvaľovanie JTP a dosahovanie súladu s týmito JTP pomôže postupne dosiahnuť interoperabilitu systému železníc.

§ 6 JTP musia vhodným spôsobom zachovať zlučiteľnosť s existujúcim systémom železníc každého členského štátu. S týmto cieľom je možné vykonať v každom JTP opatrenia pre „špecifické prípady“ zahŕňajúce jeden alebo niekoľko zmluvných štátov s ohľadom tak na infraštruktúru, ako aj na železničné koľajové vozidlá; osobitnú pozornosť treba venovať prechodovému prierezu, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozňom prichádzajúcim z tretích krajín alebo smerujúcich do tretích krajín. Pre každý špecifický prípad sa v JTP stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky uvedené v § 4 c) až g).

§ 7 Ak niektoré technické aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám nemôžu byť výslovne upravené v JTP, budú v ňom jasne identifikované ako „otvorené body“.

§ 8 Výbor znalcov pre technické otázky môže prijať JTP, ktorý sa nevzťahuje na subsystémy, napríklad všeobecné ustanovenia, základné požiadavky alebo hodnotiace moduly.

§ 9 JTP bude mať dvojstĺpcový formát. Text uvedený v plnej šírke bez stĺpcov je identický
so zodpovedajúcimi textami Technických špecifikácií interoperability (TSI) Európskeho spoločenstva. Text, ktorý je rozdelený do dvoch stĺpcov, je odlišný pre JTP a pre zodpovedajúce TSI alebo iné zodpovedajúce predpisy Európskeho spoločenstva. Ľavý stĺpec uvádza text JTP (predpisy OTIF), zatiaľ čo pravý stĺpec uvádza text TSI Európskeho spoločenstva. Ďalej vpravo je uvedený odkaz
na TSI.

Článok 8a

Nedostatky v JTP

§ 1 Ak sa výbor znalcov pre technické otázky dozvie, že prijatý JTP obsahuje chyby alebo nedostatky vrátane prípadov, keď prijatý JTP nespĺňa základné požiadavky, výbor prijme potrebné opatrenia vrátane:

1. rozhodnutia, či príslušný JTP bude potrebné zmeniť v súlade s článkom 6 a článkom 8, a
2. odporúčaní pre odôvodnené dočasné riešenia.

§ 2 Zmluvné štáty, regionálne organizácie a orgány vykonávajúce posúdenie sú povinné okamžite informovať generálneho tajomníka o všetkých chybách alebo nedostatkoch zistených v JTP.

Článok 9

Vyhlásenia

§ 1 Ktorýkoľvek zmluvný štát môže do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia rozhodnutia výboru znalcov pre technické otázky generálnym tajomníkom urobiť vyhlásenie so zdôvodnením, že nebude uplatňovať alebo že bude len čiastočne uplatňovať vyhlásenú technickú normu alebo prijatý JTP týkajúci sa železničnej infraštruktúry nachádzajúcej sa na jeho území a prepravy po nej .

§ 2 Zmluvné štáty, ktoré urobili vyhlásenie v súlade s § 1, sa nebudú brať do úvahy pri určovaní počtu štátov, ktoré musia formulovať námietku v súlade s článkom 35 § 4 dohovoru, aby rozhodnutie výboru znalcov pre technické otázky nenadobudlo platnosť.

§ 3 Štát, ktorý urobil vyhlásenie v súlade s § 1, ho môže kedykoľvek odvolať prostredníctvom oznámenia generálnemu tajomníkovi. Odvolanie nadobudne platnosť prvým dňom druhého mesiaca po oznámení.

Článok 10

Ukončenie platnosti technickej jednoty

Platnosť Medzinárodnej dohody o technickej jednote železníc, podpísanej v Berne 21. októbra 1882,
v znení z roku 1938, sa skončí vo všetkých zmluvných štátoch dňom nadobudnutia účinnosti JTP prijatých výborom znalcov pre technické otázky podľa článku 6 § 1.

Článok 11

Prednosť JTP

§ 1 Po nadobudnutí platnosti jednotných technických predpisov prijatých výborom znalcov pre technické otázky v súlade s článkom 6 § 1 technické normy a JTP majú vo vzťahu medzi zmluvnými štátmi prednosť pred ustanoveniami Medzinárodnej dohody o technickej jednote železníc, podpísanej
v Berne 21. októbra 1882, v znení z roku 1938.

§ 2 Po nadobudnutí platnosti jednotných technických predpisov prijatých výborom znalcov pre technické otázky v súlade s článkom 6 § 1, tieto jednotné predpisy ako aj technické normy a JTP majú
v zmluvných štátoch prednosť pred technickými ustanoveniami

1. predpisov, ktorými sa riadi recipročné používanie batožinových vozidiel a vozidiel s brzdou v medzinárodnej doprave (RIC),
2. predpisov, ktorými sa riadi recipročné používanie nákladných vozidiel v medzinárodnej doprave (RIV).

Článok 12

Národné technické požiadavky

§ 1 Zmluvné štáty zabezpečia, aby generálny tajomník bol informovaný o ich národných technických požiadavkách, ktoré platia pre železničné vozne a ostatný železničný materiál. Generálny tajomník uverejní tieto požiadavky v databanke, ktorá je uvedená v článku 13 Jednotných predpisov ATMF.

Informácie budú doručené generálnemu tajomníkovi do 3 mesiacov odo dňa, keď nadobudnú platnosť revidované jednotné predpisy.

Táto požiadavka môže zostať v platnosti dovtedy, kým nebude táto alebo analogická požiadavka uvedená do platnosti prostredníctvom prijatia predpisov podľa predchádzajúcich článkov. Zmluvný štát môže kedykoľvek odvolať dočasné ustanovenie a informovať o tom generálneho tajomníka.

§ 2 Po prijatí alebo zmene JTP zmluvný štát zabezpečí, aby generálny tajomník bol informovaný
– s uvedením dôvodov – o týchto národných technických požiadavkách uvedených v § 1, ktorých splnenie bude naďalej vyžadovať, aby zabezpečil technickú zlučiteľnosť medzi vozidlami a svojou príslušnou sieťou; to sa vzťahuje aj na národné predpisy platné pre „otvorené body“ v technických predpisoch a použiteľné pre špecifické prípady riadne identifikované v technickom predpise.

Informácie budú zahŕňať uvedenie „otvoreného bodu alebo bodov“ a/alebo „špecifického prípadu alebo prípadov“ v JTP, na ktoré sa vzťahuje každá národná technická požiadavka.

Národné technické požiadavky zostanú v platnosti len v prípade, že generálny tajomník dostane oznámenie do 6 mesiacov odo dňa, keď príslušný technický predpis alebo jeho zmena nadobudli platnosti.

§ 3 Informácie budú zahŕňať úplné znenie národného technického ustanovenia v oficiálnom jazyku zmluvného štátu ako aj jeho názov a zhrnutie v jednom z oficiálnych jazykov OTIF.

Článok 13

Tabuľka rovnocennosti

§ 1 Aby sa čo najviac obmedzil počet hodnotení a tým aj náklady na žiadosti o technické schválenie, národné technické požiadavky v súlade s článkom 12 budú klasifikované podľa zoznamu parametrov a zásad uvedeného v prílohe týchto jednotných pravidiel. Za túto klasifikáciu bude zodpovedný výbor znalcov pre technické otázky. Zmluvné štáty a regionálne organizácie budú pri plnení tejto úlohy spolupracovať s výborom znalcov pre technické otázky a s generálnym tajomníkom.

§ 2 Výbor znalcov pre technické otázky môže revidovať prílohu na základe skúseností so vzájomným schvaľovaním vozidiel v zmluvných štátoch.

§ 3 Výbor znalcov pre technické otázky zabezpečí vypracovanie referenčného dokumentu obsahujúceho krížové odkazy na všetky notifikované národné technické požiadavky. Tento referenčný dokument bude uvádzať aj príslušné ustanovenia v JTP a zodpovedajúcich TSI (článok 8 § 9). Referenčný dokument bude uverejnený na internetovej stránke organizácie a priebežne aktualizovaný.

§ 4 Po zohľadnení stanoviska príslušných zmluvných štátov a dotknutých regionálnych organizácií, výbor znalcov pre technické otázky môže rozhodnúť o vyhlásení rovnocennosti, pokiaľ ide o bezpečnosť železníc, medzi:

1. národnými technickými požiadavkami rôznych zmluvných štátov;
2. medzi ustanoveniami JTP a zodpovedajúcich TSI; a
3. medzi národnými technickými požiadavkami jedného alebo niekoľkých zmluvných štátov a ustanoveniami JTP a/alebo ustanoveniami TSI.

Vyhlásená rovnocennosť bude uvedená v tabuľke rovnocennosti v referenčnom dokumente, ktorý je uvedený v predchádzajúcom § 3.

PRÍLOHA

PARAMETRE OVEROVANÉ V SÚVISLOSTI S TECHNICKÝM SCHVAĽOVANÍM VOZIDIEL NEVYHOVUJÚCICH JTP A KLASIFIKÁCIOU NÁRODNÝCH TECHNICKÝCH POŽIADAVIEK

1. ZOZNAM PARAMETROV

1.1 Všeobecná dokumentácia

 Všeobecná dokumentácia (vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využívania, informácií o dizajne, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu atď.)

1.2 Konštrukčné a mechanické časti

Mechanická neporušenosť a prepojenie medzi vozidlami (vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, lávok), pevnosť konštrukcie a vybavenia vozidla (napr. sedadlá), úložný priestor, pasívna bezpečnosť (vrátane vnútornej a vonkajšej odolnosti proti nárazu)

1.3 Interakcia vozidlo-koľaj a obrys vozidla

Mechanické prepojenia s infraštruktúrou (vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies, podvozok atď.)

1.4. Brzdové zariadenia

Komponenty brzdového zariadenia (vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti počas prevádzky, v režime pohotovosti a v parkovacom režime)

1.5 Zariadenie v súvislosti s cestujúcimi

Zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich (vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadaviek osôb so zníženou mobilitou atď.)

1.6 Environmentálne podmienky a aerodynamické vplyvy

 Vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie (vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania medzi vozidlom a koľajovou časťou železničného systému a kontaktu s vonkajším prostredím)

1.7 Externé varovania, označenia, funkcie a požiadavky na integritu softvéru

Externé varovania, označenia, funkcie a integrita softvéru, napr. bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane informačného systému vo vlaku

1.8 Palubný napájací zdroj a riadiace systémy

Palubné pohonné, napájacie a riadiace systémy, ako aj rozhranie vozidla a napájacej infraštruktúry a všetky aspekty elektromagnetickej kompatibility

1.9 Zariadenia pre personál, rozhrania a prostredie

Palubné zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál (vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič-stroj)

1. Požiarna bezpečnosť a evakuácia
2. Servis

Palubné zariadenia a rozhrania na výkon servisu

1.12 Palubné riadenie, zabezpečenie a návestenie

Celé palubné zariadenie nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a riadenie a zabezpečenie pohybu vlakov oprávnených na cestovanie po sieti a jeho vplyv na koľajnicovú časť železničného systému.

1.13 Špecifické prevádzkové požiadavky

Špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá (vrátane režimu prevádzky za zahraničných podmienok, opravy vozidla atď.)

1.14 Zariadenie v súvislosti s nákladom

Požiadavky týkajúce sa nákladu a životné prostredie (vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade nebezpečných tovarov)

Vysvetlivky a príklady uvedené kurzívou slúžia iba na informačné účely a nepredstavujú definíciu parametrov.

2. KLASIFIKÁCIA NÁRODNÝCH TECHNICKÝCH POŽIADAVIEK

Národné technické požiadavky týkajúce sa parametrov uvedených v oddiele 1 sa zaraďujú do jednej z nasledujúcich troch skupín. Netýka sa to predpisov a obmedzení výlučne miestneho charakteru; ich overenie je súčasťou kontrol, ktoré sa vykonávajú na mieste na základe vzájomnej dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

Skupina A

Skupina A zahŕňa:

medzinárodné normy,

vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov,

vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s ustanoveniami JTP a/alebo ustanoveniami TSI.

Skupina B

Skupina B zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do skupiny A alebo C alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín.

Skupina C

Skupina C zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom bezpečnej a interoperabilnej prevádzky v danej sieti (napríklad nakladacia miera).

**Jednotné právne predpisy pre technické schválenie železničného materiálu
používaného v medzinárodnej preprave
(ATMF - dodatok G k dohovoru)**

Článok 1

Rozsah

Tieto Jednotné právne predpisy určujú postup, podľa ktorého sa železničné vozidlá a ostatný železničný materiál schvaľujú pre nasadenie alebo na používanie v medzinárodnej preprave.

Článok 2 Definície

Pre účely týchto Jednotných právnych predpisov a ich (budúcich) príloh, Jednotných predpisov APTU a ich príloh a Jednotných technických predpisov APTU (JTP) budú platiť nasledujúce definície:

1. „nehoda“ znamená neželanú alebo neúmyselnú náhlu udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú škodlivé následky; nehody sa delia na tieto kategórie: zrážky, vykoľajenia, nehody na úrovňových križovatkách, nehody s ujmou na zdraví osôb zapríčinené pohybujúcimi sa vozidlami, požiare a iné nehody;
2. „schválenie stavebného druhu“ znamená udelené právo, ktorým príslušný úrad povoľuje stavebný druh železničného vozidlo ako základ pre udelenie povolenia na prevádzkovanie pre vozidlá zodpovedajúce tomuto stavebnému druhu;
3. „povolenie na prevádzkovanie“ znamená udelené právo, ktorým príslušný úrad povoľuje prevádzkovanie každého železničného vozidla alebo ostatného železničného materiálu v medzinárodnej preprave;
4. „výbor znalcov pre technické otázky“ znamená výbor ustanovený podľa článku 13 § 1 písmeno f) dohovoru;

 da) „obstarávateľ“ znamená každý subjekt, štátny alebo súkromný, ktorý si objedná naprojektovanie a/alebo výstavbu, alebo obnovu, alebo modernizáciu subsystému. Týmto subjektom môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ vozňov, alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za realizáciu projektu;

1. „zmluvný štát“ znamená členský štát organizácie, ktorý neurobil vyhlásenie v súvislosti s týmito Jednotnými právnymi predpismi podľa prvej vety § 1 článku 42 dohovoru;
2. „vyhlásenie“ znamená dôkaz o hodnotení alebo prvku posudzovania vykonaného s cieľom potvrdiť, že vozidlo, stavebný druh alebo stavebný prvok spĺňa ustanovenia Jednotných právnych predpisov APTU a jeho JTP (vrátane použiteľných špecifických prípadov a národných požiadaviek platných podľa článku 12 Jednotných právnych predpisov APTU);
3. „stavebný prvok“ alebo „komponent“ znamená každý základný komponent, skupinu komponentov, montážnu podskupinu alebo úplný montážny celok zariadenia, ktoré sú alebo majú byť začlenené do železničného vozidla, ostatného železničného materiálu alebo infraštruktúry; termín „stavebný prvok“ zahŕňa hmotné aj nehmotné predmety, ako je softvér;

h) „subjekt zodpovedný za údržbu“ (ECM) je subjekt, ktorý je zodpovedný za
údržbu vozidlo a zapísaný ako taký v registri vozidiel podľa článku 13; táto definícia platí aj pre ostatný železničný materiál;

i) „základné požiadavky“ znamenajú všetky podmienky stanovené uvedené v Jednotných právnych predpisoch APTU, ktoré musí spĺňať systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;

j) „incident“ znamená udalosť inú než nehoda alebo vážna nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlakov a má negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky;

k) „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo podnik, ktorý riadi železničnú infraštruktúru;

l) „medzinárodná preprava“ znamená premávku železničných vozidiel po železničných tratiach na území aspoň dvoch zmluvných štátov;

 m) „vyšetrovanie“ znamená proces vedený za účelom prevencie nehôd a incidentov, ktorý zahŕňa zhromaždenie a analýzu informácií, odvodenie záverov vrátane stanovenia príčin (konania, opomenutia, udalosti alebo podmienky, alebo ich kombinácia, ktoré viedli k vzniku nehody alebo incidentu), a prípadné predloženie bezpečnostných odporúčaní;

n) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorý je takto registrovaný v registri vozidiel uvedenom v článku 13;

o) „kniha údržby“ znamená dokument alebo dokumenty uvádzajúce prehliadky a činnosti údržby, ktoré budú vykonané na vozidle (alebo type vozidla) alebo na ostatnom železničnom materiáli, vytvorené podľa predpisov a špecifikácií v JTP vrátane špecifických prípadov a platných notifikovaných národných technických požiadaviek (ak existujú) podľa článku 12 Jednotných právnych predpisov APTU;

p) „záznamy o údržbe“ znamená dokumentáciu týkajúcu sa schválenia vozidla alebo ostatného železničného materiálu, ktorá obsahuje záznamy o jeho predchádzajúcej prevádzke a prehliadkach a činnostiach údržby, ktoré boli na ňom vykonané;

q) „sieť“ znamená trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky systému železníc;

r) „otvorené body“ znamenajú technické aspekty súvisiace so základnými požiadavkami, ktoré neboli výslovne pokryté v JTP;

s) „ostatný železničný materiál“ znamená hnuteľný železničný materiál, ktorý je určený na použitie v medzinárodnej preprave a ktorý nie je železničným vozidlom;

t) „železničný dopravný podnik“ znamená súkromný alebo verejný podnik

ktorý je oprávnený prepravovať osoby alebo tovar po železnici a ktorý zabezpečuje trakciu, alebo

ktorý len zabezpečuje trakciu;

u) „železničná infraštruktúra“ (alebo len „infraštruktúra“) znamená všetky železničné trate a pevné zariadenia, ktoré sú nevyhnutné pre zlučiteľnosť s bezpečným obehom železničných vozidiel a ostatného železničného materiálu povoleného podľa týchto Jednotných právnych predpisov;

v) „železničný materiál“ znamená železničné vozidlá, ostatný železničný materiál a železničnú infraštruktúru;

w) „železničné vozidlo“ znamená vozidlo vhodné pre pohyb na vlastných kolesách po železničnej trati s pohonom alebo bez neho;

x) „regionálna organizácia“ znamená organizáciu definovanú v článku 38 dohovoru v rámci výlučných právomocí, ktoré jej postúpili zmluvné štáty;

y) „obnova“ znamená rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;

ya) „RID“ znamená dodatok C dohovoru;

z) „vážna nehoda“ znamená každú zrážku alebo vykoľajenie vlakov, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo minimálne päť ťažko zranených osôb alebo rozsiahle škody na vozidlách, železničnej infraštruktúre alebo životnom prostredí a akákoľvek iná podobná nehoda so zjavnými dôsledkami na reguláciu bezpečnosti železnice alebo riadenie bezpečnosti; „rozsiahla škoda“ znamená škodu, ktorú môže bezprostredne vyšetrovací orgán celkovo oceniť na minimálne 1,8 milióny ZPČ;

aa) „špecifický prípad“ znamená ktorúkoľvek časť systému železníc zmluvných štátov, ktorá si vyžaduje zvláštne ustanovenia v JTP, buď dočasné, alebo trvalé, v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť s existujúcim systémom. Toto môže zahŕňať najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku siete, nakladaciu mieru, rozchod koľají alebo osovú vzdialenosť koľají a vozidlá a ostatný železničný materiál určené výhradne pre miestne, regionálne alebo historické používanie, ako aj vozidlá a ostatný železničný materiál, ktoré majú svoj pôvod v tretích krajinách alebo ktoré sú určené pre tretie krajiny;

bb) „subsystémy“ znamenajú rozčlenenie systému železníc, ako je opísané v JTP. Tieto subsystémy, pre ktoré sa musia vymedziť základné požiadavky, môžu byť štrukturálne alebo funkčné;

cc) „technické schválenie“ znamená postup vykonaný príslušným úrad om s cieľom povoliť prevádzku železničného vozidla alebo ostatného železničného materiálu v medzinárodnej preprave alebo povoliť stavebný druh;

 dd) „technické osvedčenie“ znamená oficiálny dôkaz o úspešnom technickom schválení vo forme platného osvedčenia o schválení stavebného druhu alebo platného osvedčenia o povolení na prevádzkovanie;

ee) „technická dokumentácia“ znamená dokumentáciu týkajúcu sa vozidla alebo ostatného železničného materiálu obsahujúcu všetky technické charakteristiky tohto vozidla (alebo jeho typu) vrátane užívateľskej príručky a charakteristík potrebných pre identifikáciu príslušných predmetov;

eea) „TSI“ znamená technickú špecifikáciu interoperability prijatú v súlade so smernicami 96/48/ES, 2001/16/ES a 2008/57/ES, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu systému železníc;

ff) „stavebný druh“ znamená základné stavebné charakteristiky vozidla alebo ostatného železničného materiálu, tak ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške, ktorá je opísaná v hodnotiacom module SB JTP;

gg) „modernizácia“ znamená rozsiahle práce na zmene subsystému alebo časti subsystému, ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému.

Článok 3

Schválenie pre medzinárodnú prepravu

§ 1 Aby mohlo byť nasadené v medzinárodnej preprave, každé železničné vozidlo musí byť schválené v súlade s týmito Jednotnými právnymi predpismi.

§ 2 Cieľom technického schválenia je zistiť, či železničné vozidlá spĺňajú

1. predpisy pre stavbu obsiahnuté v JTP,
2. predpisy pre stavbu a vybavenie obsiahnuté v RID,
3. špeciálne podmienky schválenia podľa článku 7a.

§ 3 § 1 a § 2 ako aj nasledujúce články platia primerane pre technické schválenie ostatného železničného materiálu a stavebných prvkov vozidiel alebo ostatného železničného materiálu.

Článok 3a

Interakcia s inými medzinárodnými dohodami

§ 1 Železničné vozidlá a ostatný železničný materiál, ktoré boli uvedené do prevádzky podľa platnej legislatívy Európskeho spoločenstva (ES) a legislatívy príslušného štátu, sa považujú za povolené na prevádzkovanie všetkými zmluvnými štátmi podľa týchto Jednotných právnych predpisov

a) v prípade úplnej rovnocennosti medzi ustanoveniami platných TSI a zodpovedajúcich JTP a

1. pod podmienkou, že súbor platných TSI, podľa ktorých bolo schválené železničné vozidlo alebo ostatný železničný materiál, pokrýva všetky aspekty príslušných subsystémov, ktoré sú súčasťou vozidla, a
2. pod podmienkou, že tieto TSI neobsahujú otvorené body, pokiaľ ide o technickú zlučiteľnosť s infraštruktúrou, a
3. pod podmienkou, že na vozidlo alebo ostatný železničný materiál sa nevzťahuje výnimka.

 Ak tieto podmienky nie sú splnené, vozidlo alebo ostatný železničný materiál bude podliehať článku 6 § 4.

§ 2 Železničné vozidlá a ostatný železničné materiál, ktoré boli schválené pre prevádzku podľa týchto Jednotných právnych predpisov, sa považujú za uvedené do prevádzky v členských štátoch Európskeho spoločenstva a v štátoch, ktoré uplatňujú legislatívu ES v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom

1. v prípade úplnej rovnocennosti medzi ustanoveniami platných TSI a zodpovedajúcich JTP a
2. pod podmienkou, že súbor platných JTP, podľa ktorých bolo schválené železničné vozidlo alebo ostatný železničný materiál, pokrýva všetky aspekty príslušných subsystémov, ktoré sú súčasťou vozidla a
3. pod podmienkou, že tieto JTP neobsahujú otvorené body, pokiaľ ide o technickú zlučiteľnosť s infraštruktúrou a
4. pod podmienkou, že na vozidlo alebo ostatný železničný materiál sa nevzťahuje výnimka.

 Ak tieto podmienky nie sú splnené, vozidlo alebo ostatný železničný materiál bude podliehať schváleniu podľa zákonov platných v členských štátoch Európskeho spoločenstva a v štátoch, ktoré uplatňujú legislatívu ES v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom.

§ 3 Povolenie na prevádzkovanie, prevádzka a údržba železničných vozidiel a iného železničného materiálu používaného len v členských štátoch Európskeho spoločenstva sa riadia platnou legislatívou ES a národnou legislatívou. Toto ustanovenie platí aj pre zmluvné štáty, ktoré uplatňujú príslušnú legislatívu Európskeho spoločenstva v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom.

§ 4 § 1 až § 2 platia primerane pre schvaľovanie / povoľovanie typov vozidiel

§ 5 Subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) nákladného vozňa certifikovaný podľa článku 15§bude certifikovaný podľa platnej legislatívy Európskeho spoločenstva a legislatívy príslušného štátu a naopak v prípade úplnej rovnocennosti medzi certifikačným systémom prijatým podľa článku 14a (5) smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc a predpismi prijatými výborom znalcov pre technické otázky podľa článku 15 § 2.

Článok 4

Postup

§ 1 Technické schválenie vozidla bude vykonané

1. v jednej fáze udelením povolenia na prevádzkovanie danému jednotlivému vozidlu,
2. alebo v dvoch nadväzujúcich fázach udelením

schválenia stavebného druhu pre daný druh stavby, a

následným povolením na prevádzkovanie jednotlivých vozidiel zodpovedajúcich tomuto stavebnému druhu prostredníctvom zjednodušeného postupu, ktorý overí ich príslušnosť k danému typu.

§ 2 Posudzovania zhody vozidla alebo stavebného prvku s ustanoveniami JTP, z ktorých vychádza schválenie, môžu byť rozdelené na prvky posudzovania, pričom každý z nich bude doložený vyhlásením. Prvky posudzovania a formát vyhlásenia určí výbor znalcov pre technické otázky.

§ 3 Postupy pre technické schvaľovanie železničnej infraštruktúry podliehajú ustanoveniam platným v príslušnom zmluvnom štáte.

Článok 5 Príslušný úrad

§ 1 Technické schválenie bude úlohou národného alebo medzinárodného úradu príslušného pre danú oblasť v súlade so zákonmi a predpismi platnými v každom zmluvnom štáte.

§ 2 Úrady uvedené v § 1 môžu alebo podľa ustanovení platných v ich štáte musia preniesť na orgány so sídlom v ich štáte, ktoré považujú za vhodné, právomoc vykonať všetky alebo niektoré z týchto hodnotení vrátane vydania príslušných vyhlásení.

Prenos právomoci na

1. železničný dopravný podnik,
2. manažéra infraštruktúry,
3. držiteľa,
4. subjekt zodpovedný za údržbu (ECM),
5. konštruktéra alebo výrobcu železničného materiálu, ktorý sa priamo alebo nepriamo zúčastňuje na výrobe železničného materiálu,

vrátane dcérskych spoločností uvedených subjektov je zakázaný.

§ 3 Aby mohli byť uznané za vhodné, orgány uvedené v § 2 musia spĺňať tieto podmienky:

1. Orgán musí byť nezávislý od svojej organizácie, právnej štruktúry a rozhodovania každého železničného podniku, manažéra infraštruktúry, žiadateľa a obstarávateľa; jeho riaditeľ a pracovníci zodpovední za posudzovanie alebo vydávanie osvedčení a vyhlásení nesmú byť priamo ani ako splnomocnení zástupcovia zapojení do návrhu, výroby, stavby alebo údržby komponentov, vozidiel alebo železničného materiálu alebo do ich používania. To však nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom alebo konštruktérom a týmto orgánom.
2. Orgán a pracovníci zodpovední za posudzovanie budú vykonávať tieto posudzovania čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technickou spôsobilosťou a nesmie byť vystavený žiadnemu tlaku ani podnetom najmä finančného druhu, ktoré by mohli ovplyvniť jeho úsudok alebo výsledky jeho posudzovania, a to najmä zo strany osôb alebo skupín osôb, ktorých sa posudzovanie dotýka.
3. Orgán a pracovníci zodpovední za posudzovanie budú najmä funkčne nezávislí od orgánov zodpovedných za vyšetrovanie v prípade nehôd.
4. Orgán bude zamestnávať pracovníkov a vlastniť prostriedky, ktoré sú nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a správnych úloh spojených s posudzovaním; mal by mať aj prístup k výbave potrebnej na mimoriadne posudzovanie.
5. Pracovníci zodpovední za posudzovanie budú mať

riadny technický a odborný výcvik,

uspokojivé znalosti o požiadavkách týkajúcich sa posudzovania, ktoré vykonávajú, ako aj dostatočnú prax v týchto posudzovaniach, a

schopnosť vypracúvať osvedčenia, záznamy a správy, ktoré tvoria formálne záznam o vykonanom posúdení.

1. Nezávislosť pracovníkov zodpovedných za posudzovanie musí byť garantovaná. Žiadny úradník nesmie byť odmeňovaný na základe počtu vykonaných posúdení ani výsledkov týchto posúdení.
2. Orgán musí mať poistenie občianskoprávnej zodpovednosti, pokiaľ táto zodpovednosť nie je pokrytá vnútroštátnymi právnymi predpismi daného štátu alebo pokiaľ posudzovanie nevykonáva priamo tento daný členský štát.

h) Pracovníci orgánu budú viazaní povinnosťou mlčanlivosti v súvislosti so všetkým, čo sa dozvedia pri výkone svojich povinností (s výnimkou príslušných správnych orgánov v štáte, v ktorom vykonávajú svoju činnosť) na základe týchto Jednotných právnych predpisov alebo zákonných požiadaviek a/alebo predpisov zmluvného štátu vrátane práva Európskeho spoločenstva, ak je to vhodné.

§ 4 Požiadavky § 3 budú platiť primerane aj pre orgány vykonávajúce technické schválenie.

§ 5 Zmluvný štát zabezpečí prostredníctvom oznámenia alebo prostriedkov stanovených v práve Európskeho spoločenstva alebo práve štátov, ktoré uplatňujú legislatívu ES v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom, aby generálny tajomník bol informovaný o orgánoch zodpovedných za vykonávanie posudzovaní, overení a schválení, s uvedením oblasti zodpovednosti každého orgánu. Generálny tajomník uverejní zoznam orgánov, ich identifikačné čísla a oblasti zodpovednosti a bude ho priebežne aktualizovať.

§ 6 Zmluvný štát zabezpečí konzistentný dohľad nad orgánmi uvedenými v § 2 a odoberie kompetencie orgánu, ktorý prestal spĺňať kritériá uvedené v § 3; v tom prípade bude o tom okamžite informovať generálneho tajomníka.

§ 7 Ak zmluvný štát usúdi, že posudzujúci alebo schvaľujúci úrad iného zmluvného štátu alebo orgán, na ktorého boli prenesené jeho právomoci, nespĺňa kritériá § 3, záležitosť bude postúpená výboru znalcov pre technické otázky, ktorý do štyroch mesiacov oznámi príslušnému zmluvnému štátu všetky zmeny, ktoré sú potrebné, aby si daný orgán zachoval udelený štatút. V tejto súvislosti výbor znalcov pre technické otázky môže rozhodnúť, že nariadi zmluvnému štátu, aby pozastavil alebo odňal schválenia vydané na základe práce, ktorú vykonal príslušný orgán alebo úrad.

Článok 6 Platnosť technických osvedčení

§ 1 Technické osvedčenia vydané príslušným úradom zmluvného štátu v súlade s týmito Jednotnými právnymi predpismi budú platiť vo všetkých ostatných zmluvných štátoch. Nasadenie a používanie (vozidla) na území týchto ostatných štátov však bude podliehať podmienkam, ktoré sú stanovené v tomto článku.

§ 2 Povolenie na prevádzkovanie dovoľuje železničným dopravným podnikom, aby prevádzkovali vozidlo len na infraštruktúre, ktorá je zlučiteľná s vozidlom podľa jeho špecifikácií a iných podmienok schválenia; toto musí zabezpečiť železničný dopravný podnik.

§ 3 Bez ovplyvnenia ustanovení článku 3a povolenie na prevádzkovanie vydané pre vozidlo, ktoré vyhovuje všetkým platným JTP, dovolí voľný obeh vozidla na území ostatných zmluvných štátov pod podmienkou, že

1. všetky základné požiadavky sú obsiahnuté v týchto JTP a
2. na vozidlo sa nevzťahuje

špecifický prípad alebo

otvorené body týkajúce sa technickej zlučiteľnosti infraštruktúry alebo výnimka.

Podmienky pre voľný obeh môžu byť stanovené aj v príslušnom JTP.

§ 4 a) Ak povolenie na prevádzkovanie v zmluvnom štáte bolo vydané pre vozidlo, ktoré

na ktoré sa nevzťahuje špecifický prípad, otvorený bod týkajúci sa technickej zlučiteľnosti s infraštruktúrou alebo výnimka alebo

ktoré nevyhovuje JTP o železničných vozidlách a všetkým ostatným relevantným ustanoveniam, alebo

b) ak JTP neobsahuje všetky základné požiadavky,

príslušné úrady ostatných štátov môžu požiadať žiadateľa o dodatočné technické informácie, napr. analýzu rizík a/alebo skúšky vozidla predtým, ako udelia doplňujúce povolenie na prevádzkovanie.

Pre časť vozidla, ktorá vyhovuje JTP alebo jeho časti, príslušné úrady musia prijať overenia, ktoré vykonali iné príslušné úrady podľa JTP. Pre ostatné časti vozidla príslušné úrady vezmú do úvahy tabuľku rovnocennosti uvedenú v článku 13 Jednotných právnych predpisov APTU.

Splnenie

1. rovnakých ustanovení a ustanovení vyhlásených za rovnocenné,
2. ustanovení, ktoré sa netýkajú špecifického prípadu a
3. ustanovení, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti s infraštruktúrou sa nebude znovu posudzovať.

§ 5 § 2 až § 4 budú platiť primerane pre schválenie stavebného druhu.

Článok 6a

Uznanie procesnej dokumentácie

§ 1 Posúdenia, vyhlásenia a iné dokumenty vyhotovené podľa týchto Jednotných právnych predpisov budú uznané ako také úradmi a príslušnými orgánmi, železničnými dopravnými podnikmi, držiteľmi a manažérmi infraštruktúry vo všetkých zmluvných štátoch.

§ 2 Ak požiadavka alebo ustanovenie bolo vyhlásené za rovnocenné v súlade s článkom 13 Jednotných právnych predpisov APTU, príslušné posúdenia a skúšky, ktoré už boli vykonané a doložené, nebude potrebné vykonať znovu.

Článok 6b

Uznanie technických a prevádzkových skúšok

Výbor znalcov pre technické otázky môže prijať pravidlá pre zahrnutie do prílohy týchto Jednotných právnych predpisov a požiadavky na zahrnutie do jedného alebo niekoľkých JTP, týkajúce sa ustanovení o vzájomnom uznávaní technických kontrol, kníh údržby pre schválené vozidlá a prevádzkových skúšok, napr. skúšky brzdových systémov vlakov.

Článok 7

Predpisy platné pre vozidlá

§ 1 Aby získalo schválenie alebo zachovalo platnosť svojho schválenia pre obeh v medzinárodnej preprave, železničné vozidlo musí spĺňať

1. JTP a
2. v prípade potreby ustanovenia obsiahnuté v RID.

§ 2 Ak neexistuje JTP použiteľné pre daný subsystém, technické schválenie bude založené na použiteľných národných technických požiadavkách platných podľa článku 12 Jednotných právnych predpisov APTU v zmluvnom štáte, v ktorom bola predložená žiadosť o technické schválenie.

§ 3 Ak JTP neobsahujú všetky základné požiadavky alebo v prípade existencie špecifických prípadov alebo otvorených bodov technické schválenie bude vychádzať z

1. ustanovení obsiahnutých v JTP,
2. ak je to vhodné, ustanovení obsiahnutých v RID a
3. použiteľných národných technických požiadaviek platných podľa článku 12

Jednotných právnych predpisov APTU.

Článok 7a Výnimky

Výbor znalcov pre technické otázky prijme smernice alebo záväzné ustanovenia týkajúce sa výnimiek z ustanovení článku 7 a metód posudzovania, ktoré môžu byť alebo budú použité.

Článok 8

Predpisy platné pre železničnú infraštruktúru

§ 1 Aby sa zabezpečilo, že železničné vozidlo schválené pre medzinárodnú prepravu v súlade s týmito Jednotnými právnymi predpismi bude bezpečne prevádzkované na železničnej infraštruktúre a zlučiteľné so železničnou infraštruktúrou, ktorá má byť použitá, táto železničná infraštruktúra musí spĺňať

1. ustanovenia obsiahnuté v JTP a
2. ak je to vhodné, ustanovenia obsiahnuté v RID.

§ 2 Schválenie infraštruktúry a dohľad nad jej údržbou ďalej podlieha ustanoveniam platným v zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza daná infraštruktúra.

§ 3 Článok 7 a článok 7a budú platiť primerane pre infraštruktúru.

Článok 9 Prevádzkové predpisy

§ 1 Železničné dopravné podniky, ktoré prevádzkujú železničné vozidlá schválené pre nasadenie v medzinárodnej preprave, musia spĺňať predpisy týkajúce sa prevádzkovania vozidla v medzinárodnej preprave, ktoré sú určené v JTP.

§ 2 Podniky a správy, ktoré riadia infraštruktúru v zmluvných štátoch vrátane prevádzkových bezpečnostných a kontrolných systémov určených a vhodných pre použitie v medzinárodnej preprave musia dodržiavať technické predpisy uvedené v JTP a trvalo spĺňať ich požiadavky týkajúce sa budovania a riadenia tejto infraštruktúry.

Článok 10

Žiadosť, vydávanie technických osvedčení a vyhlásení a súvisiace podmienky

§ 1 Vydanie technického osvedčenia sa týka stavebného druhu železničného vozidla alebo samotného železničného vozidla.

§ 2 Žiadosť o technické osvedčenie môže predložiť:

|  |  |
| --- | --- |
| a) | výrobca, |
| b) | železničný dopravný podnik, |
| c) | držiteľ vozidla, |
| d) | vlastník vozidla, |
| e) | manažér infraštruktúry. |

§ 3 Žiadosť o technické osvedčenie vrátane príslušných vyhlásení môže byť predložená ktorémukoľvek príslušnému úradu alebo orgánu jedného zo zmluvných štátov v rámci jeho pôsobnosti uvedenej v článku 5.

§ 4 Ak sa článok 6 § 4 vzťahuje na vozidlo, žiadateľ uvedie zmluvné štáty (a prípadne trate), pre ktoré sa vyžadujú technické osvedčenia za účelom povolenia voľného obehu; v tom prípade príslušné úrady a zúčastnené posudzujúce orgány musia spolupracovať, aby uľahčili proces pre žiadateľa.

§ 5 Všetky výdavky spojené so schvaľovacím procesom uhradí žiadateľ, ak zákony a predpisy platné v štáte, v ktorom sa vydáva schválenie, neustanovujú inak. Vykonávanie technických schválení za účelom dosiahnutia zisku nie je povolené.

§ 5a Všetky rozhodnutia, posúdenia, skúšky atď. budú vykonané nediskriminačným spôsobom.

§ 6 Žiadateľ vypracuje a priloží k svojej žiadosti technickú dokumentáciu a dokumentáciu o údržbe obsahujúcu informácie požadované v JTP. Posudzujúci orgán skontroluje, opraví a doplní do týchto dokumentácií potrebné informácie, tak aby vyjadrovali charakteristiku vozidla.

§ 7 Posudzovateľ doloží každé vykonané posúdenie v správe o posúdení, ktorá tým zdôvodní vykonané posudzovania, s uvedením ustanovení, na základe ktorých bolo vykonané posúdenie objektu a či daný objekt vyhovel alebo nevyhovel tomuto posudzovaniu.

§ 8 Osoba, ktorá žiada o osvedčenie o povolení na prevádzkovanie na základe zjednodušeného postupu technického schválenia (článok 4 § 1, b)), priloží k svojej žiadosti osvedčenie o schválení stavebného druhu vypracované v súlade s článkom 11 § 2 a vhodným spôsobom preukáže, že vozidlá, pre ktoré požaduje osvedčenie o povolení na prevádzkovanie, zodpovedajú danému stavebnému druhu.

§ 9 Technické osvedčenie sa vydáva spravidla na dobu neurčitú; môže mať všeobecný alebo obmedzený rozsah.

§ 10 Ak sa zmenia príslušné ustanovenia predpisov podľa článku 7, na základe ktorých bol schválený stavebný druh, a ak nemôžu byť uplatnené príslušné prechodné ustanovenia, zmluvný štát, v ktorom bolo vydané zodpovedajúce osvedčenie o schválení stavebného druhu, po konzultácii s ostatnými štátmi, v ktorých toto osvedčenie platí podľa článku 6, rozhodne o tom, či osvedčenie môže zostať v platnosti alebo musí byť obnovené. Kritériá, ktoré budú overené v prípade obnoveného schválenia stavebného druhu, sa môžu týkať len zmenených ustanovení. Obnovenie schválenia stavebného druhu neovplyvní povolenia na prevádzkovanie, ktorá už boli vydané na základe predtým schválených typov.

§ 11 V prípade obnovenia alebo modernizácie obstarávateľ alebo výrobca pošle príslušnému zmluvnému štátu dokumentáciu opisujúcu projekt. Zmluvný štát preskúma túto dokumentáciu a po zohľadnení implementačnej stratégie uvedenej v platnom JTP rozhodne, či rozsah prác vyžaduje vydanie nového povolenia na prevádzkovanie v zmysle týchto Jednotných právnych predpisov.

Toto nové povolenie na prevádzkovanie bude potrebné vždy, keď plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému. Ak je potrebné nové schválenie, zmluvný štát rozhodne, v akom rozsahu budú ustanovenia v príslušnom JTP uplatnené na daný projekt.

Zmluvný štát prijme rozhodnutie najneskôr do štyroch mesiacov od predloženia úplnej dokumentácie žiadateľom.

Ak je potrebné nové schválenie a JTP nebudú uplatnené v plnom rozsahu, zmluvné štáty oznámia generálnemu tajomníkovi

1. dôvod neuplatnenia JTP v plnom rozsahu,
2. technické charakteristiky, ktoré budú použité namiesto JTP, a
3. orgány zodpovedné za poskytnutie informácií požadovaných v pododsekoch a) a b).

Generálny tajomník uverejní oznámené informácie na internetovej stránke organizácie.

§ 12 § 11 platí primerane pre osvedčenie o schválení stavebného druhu a pre každé vyhlásenie týkajúce sa príslušnej stavby alebo stavebných prvkov.

Článok 10a

Pravidlá pre odňatie alebo pozastavenie platnosti technických osvedčení

§ 1 Ak príslušný úrad zmluvného štátu iného ako štát, ktorý vydal (prvé) povolenie na prevádzkovanie, zistí nesúlad, bude o tom informovať úrad, ktorý vydal (prvé) povolenie, pričom uvedie všetky podrobnosti; Ak sa nesúlad týka osvedčenia o schválení stavebného druhu, bude o ňom informovaný aj úrad, ktorý vydal toto osvedčenie.

§ 2 Osvedčenie o povolení na prevádzkovanie môže byť odňaté

a) ak železničné vozidlo už nespĺňa

ustanovenia predpisov obsiahnutých v JTP a platných národných ustanoveniach podľa článku 12 Jednotných právnych predpisov APTU, alebo

špeciálne podmienky jeho schválenia podľa článku 7a alebo

predpisy pre stavbu a vybavenie obsiahnuté v RID alebo

1. ak držiteľ nevyhovie žiadosti príslušného úradu o odstránenie nedostatkov v predpísanej lehote alebo
2. ak ustanovenia a podmienky vyplývajúce z obmedzeného schválenie podľa článku 10 § 10 nie sú dodržané alebo splnené.

§ 3 Osvedčenie o schválení stavebného druhu alebo osvedčenie o povolení na prevádzkovanie môže odňať len úrad, ktorý ho vydal.

§ 4 Platnosť osvedčenia o povolení na prevádzkovanie bude pozastavená

a) ak technické kontroly, prehliadky, činnosti údržby a opravy železničného vozidla predpísané v jeho dokumentácii o údržbe, JTP, osobitných podmienkach schválenia podľa článku 7a alebo v predpisoch pre stavbu a vybavenie obsiahnutých v RID nebudú vykonané (alebo ak nebudú dodržané lehoty pre ich vykonanie);

ak v prípade ťažkého poškodenia železničného vozidla nebude splnená požiadavka príslušného úradu na pristavenie vozidla;

v prípade nedodržania týchto Jednotných právnych predpisov a nesplnenia požiadaviek obsiahnutých v JTP;

d) ak platné národné ustanovenia podľa článku 12 Jednotných právnych predpisov APTU alebo ich deklarované rovnocenné ustanovenia podľa článku 13
Jednotných právnych predpisov APTU nie sú splnené. Platnosť osvedčenia bude pozastavená pre príslušný zmluvný štát alebo príslušné zmluvné štáty.

§ 5 Osvedčenie o povolení na prevádzkovanie sa stane neplatným, ak železničné vozidlo bude stiahnuté z prevádzky. Toto stiahnutie z prevádzky bude oznámené príslušnému úradu, ktorý vydal povolenie na prevádzkovanie.

§ 6 § 1 až § 4 platia primerane pre osvedčenie o schválení stavebného druhu.

Článok 10b Pravidlá pre posudzovanie a postupy

§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky je oprávnený prijať ďalšie záväzné ustanovenia pre posudzovanie a procesné pravidlá pre technické schválenie.

§ 2 Okrem ustanovení, ale nie v rozpore s ustanoveniami stanovenými výborom znalcov pre technické otázky podľa § 1, zmluvné štáty alebo regionálne organizácie môžu prijať (alebo ponechať v platnosti) ustanovenia týkajúce sa nediskriminačných podrobných záväzných postupov pre posudzovanie a požiadavky týkajúce sa vyhlásení. Tieto ustanovenia budú oznámené generálnemu tajomníkovi, ktorý o nich bude informovať výbor znalcov pre technické otázky, a uverejnené organizáciou.

Článok 11

Technické osvedčenia a vyhlásenia

§ 1 Schválenie stavebného druhu a povolenie na prevádzkovanie budú doložené samostatnými dokumentmi s názvom „osvedčenie o schválení stavebného druhu“ a „osvedčenie o povolení na prevádzkovanie“.

§ 2 Osvedčenie o schválení stavebného druhu bude:

1. uvádzať konštruktéra a predpokladaného výrobcu stavebného druhu železničného vozidla;
2. sprevádzané technickou dokumentáciou a dokumentáciou o údržbe;
3. ak je to vhodné, uvádzať špeciálne prevádzkové obmedzenia a podmienky pre stavebný druh železničného vozidla a pre železničné vozidlá, ktoré zodpovedajú tomuto stavebnému druhu;
4. sprevádzané správou (správami) o posúdení;
5. ak je to vhodné, uvádzať všetky súvisiace vydané vyhlásenia (o zhode a overení);
6. uvádzať vydávajúci príslušný úrad, dátum vydania a obsahovať podpis (pracovníka) úradu;
7. ak je to vhodné, uvádzať obdobie jeho platnosti.

§ 3 Osvedčenie o povolení na prevádzkovanie bude obsahovať

1. všetky informácie uvedené v § 2, a
2. identifikačný kód (kódy) vozidla (vozidiel), na ktoré sa vzťahuje osvedčenie;
3. informácie o držiteľovi železničného vozidla (vozidiel), na ktoré sa vzťahuje osvedčenie, ku dňu jeho vydania;
4. ak je to vhodné, obdobie jeho platnosti.

§ 4 Osvedčenie o povolení na prevádzkovanie môže zahŕňať skupinu jednotlivých vozidiel rovnakého typu. V tom prípade informácie vyžadované podľa § 3 budú uvedené tak, aby umožnili identifikáciu každého vozidla skupiny, a technická dokumentácia bude obsahovať zoznam s identifikovateľnou dokumentáciou týkajúcou sa skúšok vykonaných na každom vozidle.

§ 5 Technická dokumentácia a dokumentácia o údržbe budú obsahovať informácie v zmysle ustanovení JTP.

§ 6 Osvedčenia budú vyhotovené v jednom z pracovných jazykov podľa článku 1 § 6 dohovoru.

§ 7 Osvedčenia a vyhlásenia budú vydané žiadateľovi.

§ 8 Osvedčenie o povolení na prevádzkovanie sa vzťahuje na príslušný predmet. Po uvedení vozidla do prevádzky držiteľ osvedčenia o povolení na prevádzkovanie (vrátane technickej dokumentácie a dokumentácie o údržbe), ak nie je súčasným držiteľom vozidla, okamžite odovzdá toto osvedčenie súčasnému držiteľovi vozidla spolu s knihou údržby a poskytne mu (dodatočné) podrobné pokyny pre údržbu a činnosti, ktoré sa ešte nachádzajú v jeho držbe.

§ 9 § 8 platí primerane pre vozidlá a železničný materiál schválený podľa článku 19, pričom príslušnú dokumentáciu tvorí dokumentácia o schválení a všetky ostatné dokumenty obsahujúce informácie podobné tým, ktoré sú zahrnuté v požiadavkách na technickú dokumentáciu, dokumentáciu o údržbe a knihu údržby, a to vcelku alebo sčasti.

Článok 12 Jednotné formáty

§ 1 Organizácia predpíše jednotné formáty pre osvedčenia uvedených v článku 11 pre vyhlásenia, o ktorých sa rozhodne podľa článku 4 § 2, a správy o posúdení podľa článku 10 § 7.

§ 2 Formáty pripraví a schváli výbor znalcov pre technické otázky.

§ 3 Výbor znalcov pre technické otázky môže rozhodnúť o vydaní osvedčení a vyhlásení vyhotovených v inom formáte ako je predpísané v týchto Jednotných právnych predpisoch, ale obsahujúcich informácie požadované v článku 11, aby mohli byť uznané za rovnocenné náhrady.

Článok 13

Registre

§ 1 Register vo forme elektronickej databanky obsahujúcej informácie týkajúce sa železničných vozidiel, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o povolení na prevádzkovanie, a typov konštrukcií, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o schválení stavebného druhu, bude vytvorený a aktualizovaný na zodpovednosť organizácie. Register bude obsahovať železničné vozidlá schválené podľa článku 19; môže obsahovať železničné vozidlá, ktoré boli schválené len pre vnútroštátnu prepravu.

§ 2 Databanka bude obsahovať aj register s informáciami týkajúcimi sa príslušných úradov a orgánov, na ktoré boli prevedené právomoci podľa článku 5, a akreditovaných/uznaných audítorov podľa článku 15 § 2.

§ 3 Výbor znalcov pre technické otázky môže rozhodnúť, že do databanky budú zahrnuté aj ďalšie údaje, ktoré budú používané pri železničných činnostiach, napríklad informácie týkajúce sa vyhlásení, kontrol a údržby schválených vozidiel (vrátane dátumu nasledujúcej kontroly), informácie o nehodách a incidentoch a registre týkajúce sa kódovania vozidiel, miest, železničných dopravných podnikov, držiteľov, manažérov infraštruktúry, dielní, výrobcov, subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) atď.

§ 4 Výbor znalcov pre technické otázky určí funkčnú a technickú architektúru databanky, ako ja potrebné údaje, kedy a ako budú údaje poskytnuté, aké budú prístupové práva a iné administratívne a organizačné ustanovenia vrátane informácie, aká štruktúra databázy má byť použitá. Vo všetkých prípadoch zmena držiteľa, zmena ECM, stiahnutie z prevádzky, oficiálne odstavenia, pozastavenia a odňatia osvedčení, vyhlásení alebo iných dokladov a zmien vozidla, ktoré sa odchyľujú od schváleného stavebného druhu, musia byť okamžite oznámené generálnemu tajomníkovi.

§ 5 Pri uplatňovaní tohto článku výbor znalcov pre technické otázky vezme do úvahy registre vytvorené zmluvnými štátmi a regionálnymi organizáciami tak, aby znížil zbytočnú záťaž pre zúčastnené strany, napríklad regionálne organizácie, zmluvné štáty, príslušné úrady a výrobcov. Aby minimalizovali aj náklady pre organizáciu a získali koherentné systémy registrov, všetky zúčastnené strany budú koordinovať svoje plány a vývoj registrov spadajúcich do rozsahu uplatňovania týchto Jednotných právnych predpisov s organizáciou.

§ 6 Údaje vložené do databanky sa budú považovať za prima facie dôkaz o technickom schválení železničného vozidla.

§ 7 Výbor znalcov pre technické otázky môže rozhodnúť, že náklady na vytvorenie a prevádzkovanie databanky budú vcelku alebo sčasti uhradené užívateľmi; poskytovanie a zmeny údajov budú vykonávané bezplatne, zatiaľ čo nahliadanie do údajov môže byť spoplatnené.

Článok 14 Nápisy a značky

§ 1 Železničné vozidlá schválené pre prevádzku musia mať

1. značku, ktorá jasne uvádza, že boli schválené na použitie v medzinárodnej preprave podľa týchto Jednotných právnych predpisov, a
2. iné nápisy a značky predpísané v JTP vrátane jedinečného identifikačného kódu (čísla vozidla).

Príslušný úrad, ktorý vydáva povolenie na prevádzkovanie, je zodpovedný zabezpečiť, aby každému vozidlu bol pridelený abecedno-číselný identifikačný kód. Tento kód, ktorý bude obsahovať národný kód štátu vydávajúceho (prvé) povolenie, musí byť umiestnený na každom vozidle a zapísaný do Národného registra vozidiel (NRV) tohto štátu v zmysle článku 13.

§ 2 Výbor znalcov pre technické otázky určí značku uvedenú v § 1 a) a prechodné obdobia, počas ktorých železničné vozidlá schválené pre nasadenie v medzinárodnej preprave môžu mať nápisy a značky odlišujúce sa od tých, ktoré sú predpísané v § 1.

Článok 15 Údržba

§ 1 Železničné vozidlá a ostatný železničný materiál musia udržiavané v dobrom stave, aby spĺňali stále spĺňali ustanovenia uvedené v JTP a aby ich stav nijako neohrozil prevádzkovú bezpečnosť a aby ich nasadenie alebo použitie v medzinárodnej preprave nespôsobili škodu na infraštruktúre, životnom prostredí a verejnom zdraví. Za týmto účelom železničné vozidlá a ostatný železničný materiál musia byť sprístupnené a podrobené servisným prehliadkam, kontrolám a údržbe predpísaným v dokumentácii o údržbe priloženej k osvedčeniu o povolení na prevádzkovanie, JTP, v osobitných podmienkach schválenia podľa článku 7a a v ustanoveniach obsiahnutých v RID.

§ 2 Predtým, ako bude schválené pre nasadenie alebo použité na sieti, každému železničnému vozidlu bude pridelený subjekt zodpovedný za údržbu (ECM), ktorý bude zapísaný do databanky uvedenej v článku 13. ECM môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ. ECM zabezpečí, aby vozidlá, za ktorých údržbu je zodpovedný, boli uchovávané v bezpečnom stave prostredníctvom systému údržby. ECM bude vykonávať ich údržbu sám alebo použije zmluvné servisné pracoviská.

ECM pre nákladný vozeň musí mať platné osvedčenie vydané externým audítorom akreditovaný/uznaným v jednom zo zmluvných štátov.

Výbor znalcov pre technické otázky prijmú ďalšie podrobné predpisy pre certifikáciu a audit ECM, pre akreditovaných/uznaných audítorov, ich akreditáciu/uznávanie, audity a osvedčenia o audite. Tieto predpisy budú uvádzať, či sú rovnocenné s kritériami týkajúcimi sa systému certifikácie ECM používanému v Európskom spoločenstve alebo v štátoch, ktoré uplatňujú legislatívu ES v dôsledku medzinárodných dohôd s Európskym spoločenstvom.

Tieto predpisy, ktoré budú zahŕňať aj pravidlá pre odňatie a pozastavenie osvedčení a akreditácií, budú definované v v prílohe týchto Jednotných právnych predpisov a tvoriť jej neoddeliteľnú súčasť.

§ 3 Prevádzkový železničný podnik je zodpovedný za bezpečné prevádzkovanie svojich vlakov a musí zabezpečiť riadnu údržbu používaných vozidiel. ECM musí preto zabezpečiť, aby prevádzkový železničný podnik mal k dispozícii spoľahlivé informácie a údaje o procesoch údržby, a prevádzkový železničné podnik musí včas poskytnúť ECM informácie a údaje týkajúce sa jeho prevádzkovania vozidiel a ostatného železničného materiálu, za ktoré je zodpovedný ECM. V oboch prípadoch tieto informácie a údaje budú určené v prílohe uvedenej v § 2.

§ 4 ECM schváleného vozidla bude viesť a aktualizovať knihu údržby pre toto vozidlo. Kniha bude dostupná k nahliadnutiu príslušnému národnému úradu.

§ 5 Výbor znalcov pre technické otázky môže prijať smernice alebo predpisy o certifikácii a audite údržbárskych dielní a o vzájomnom uznávaní osvedčení a auditov. Predpisy podľa tohto odseku budú definované v prílohe týchto Jednotných právnych predpisov a tvoriť ich neoddeliteľnú súčasť a budú uverejnené na internetovej stránke organizácie.

Článok 16

Nehody, incidenty a ťažké poškodenia

§ 1 V prípade nehody, incidentu alebo ťažkého poškodenia železničných vozidiel všetky zúčastnené osoby (manažéri infraštruktúry, držitelia, ECM, dotknuté železničné podniky a prípadne ďalšie subjekty) musia

1. okamžite prijať všetky potrebné opatrenia, aby zaistili bezpečnosť železničnej prepravy, ochranu životného prostredia a verejného zdravia a
2. stanoviť príčiny vzniku nehody, incidentu alebo ťažkého poškodenia.

§ 1a Opatrenia podľa § 1 musia byť koordinované. Za túto koordináciu je zodpovedný manažér infraštruktúry, pokiaľ ustanovenia platné v príslušnom štáte nestanovujú inak. Okrem povinnosti vyšetrovania uloženej zúčastneným stranám zmluvný štát môže požiadať o vykonanie nezávislého vyšetrovania.

§ 2 Vozidlo sa bude považovať za ťažko poškodené, ak nemôže byť opravené jednoduchým zásahom, ktorý by umožnil jeho pripojenie k vlaku a pohyb na vlastných kolesách bez ohrozenia prevádzky. Ak oprava môže byť vykonaná najneskôr do 72 hodín alebo celkové náklady sú nižšie ako 0,18 mil. ZPČ, poškodenia sa nebudú považovať za ťažké.

§ 3 Nehody, incidenty a ťažké poškodenia budú okamžite oznámené úradu alebo orgánu, ktorý schválil vozidlo pre nasadenie. Tento úrad alebo orgán môže vyžadovať, aby poškodené vozidlo, podľa možnosti už opravené, bolo pristavené za účelom overenia platnosti vydaného povolenia na prevádzkovanie. Ak je to vhodné, postup týkajúci sa vydania povolenia na prevádzkovanie bude vykonaný znovu.

§ 4 Zmluvné štáty budú viesť záznamy, uverejňovať správy z vyšetrovania vrátane svojich zistení a odporúčania a informovať úrad vydávajúci osvedčenie o schválení a organizáciu o príčinách nehôd, incidentov a ťažkých poškodení v medzinárodnej preprave, ktoré vznikli na ich území. Výbor znalcov pre technické otázky môže preskúmať príčiny vážnych nehôd, incidentov alebo ťažkých poškodení v medzinárodnej preprave s cieľom vypracovať predpisy pre stavbu a prevádzku železničných vozidiel a ostatného železničného materiálu obsiahnuté v JTP a ak je to vhodné, môže rozhodnúť, že zmluvným štátom bude nariadené, aby v čo najkratšom čase pozastavili platnosť vydaných príslušných osvedčení o povolení na prevádzkovanie, osvedčení o schválení stavebného druhu alebo vyhlásení.

§ 5 Výbor znalcov pre technické otázky môže pripraviť a prijať ďalšie záväzné predpisy týkajúce sa vyšetrovania vážnych nehôd, incidentov a ťažkých poškodení, požiadaviek na nezávislé štátne vyšetrovacie orgány a formy a obsahu správ. Môže zmeniť aj hodnoty/číselné údaje uvedené v § 2 a v článku 2 ff).

Článok 17

Odstavenie a odmietnutie vozidiel

§ 1 Príslušný úrad, ďalší železničný dopravný podnik alebo manažér infraštruktúry nesmie odmietnuť alebo odstaviť železničné vozidlá, aby im zabránil v premávke po zlučiteľnej železničnej infraštruktúre, ak sú dodržané tieto Jednotné právne predpisy, predpisy obsiahnuté v JTP, osobitné podmienky, ak existujú, pre schválenie stanovené schvaľujúcim úradom, ako aj predpisy o stavbe a prevádzke obsiahnuté v RID.

§ 2 Právo príslušného úradu na vykonanie kontroly a odstavenie vozidla zostáva nedotknuté v prípade, že existuje podozrenie na porušenie ustanovenia § 1, no jeho overenie musí byť vykonané čo najskôr, v každom prípade najneskôr do 24 hodín.

§ 3 Ak však zmluvný štát nemá podozrenie alebo neodoberie osvedčenie v lehote stanovenej v článku 5 § 7 alebo článku 16 § 4, ostatné zmluvné štáty majú právo odmietnuť alebo odstaviť príslušné vozidlo alebo vozidlá.

Článok 18 Nedodržanie predpisov

§ 1 S výhradou ustanovení § 2 a článku 10 a § 3 c), právne dôsledky vyplývajúce z nedodržania týchto jednotných právnych predpisov a JTP sa riadia ustanoveniami vnútroštátnych právnych predpisov zmluvného štátu, ktorého príslušný úrad vydal prvé povolenie na prevádzkovanie, vrátane kolíznych noriem.

§ 2 Občianskoprávne a trestnoprávne dôsledky vyplývajúce z nedodržania týchto Jednotných právnych predpisov a JTP sa budú riadiť, pokiaľ ide o infraštruktúru, ustanoveniami platnými v zmluvnom štáte, v ktorom má manažér infraštruktúry obchodné sídlo, vrátane kolíznych noriem.

Článok 19 Prechodné ustanovenia

§ 1 Článok 3 § 1 sa vzťahuje na modernizované, obnovené a existujúce vozidlá. Tento článok predpisuje prechodné ustanovenia týkajúce sa vozidiel, ktoré boli schválené pre medzinárodnú prepravu na základe RIV, RIC alebo iných platných medzinárodných dohôd a ktoré majú príslušnú značku.

§ 2 V čase nadobudnutia platnosti týchto Jednotných právnych predpisov existujúce vozidlá so značkou RIV alebo RIC ako dôkaz, že v danom čase vyhovujú technickým ustanoveniam dohody RIV 2000 (revidované vydanie z 1. januára 2004) resp. dohody RIC, sa budú považovať za vozidlá, ktorým bolo vydané povolenie na prevádzkovanie na sieťach zmluvných štátov v súlade s ich zlučiteľnosťou so železničnou infraštruktúrou (pokiaľ ide o značky na vozňoch), pre ktorú boli schválené jedným zo zmluvných štátov.

§ 2a Existujúce vozidlá, ktoré nemajú značku RIV alebo RIC, ale ktoré sú schválené a označené podľa dvojstranných alebo viacstranných dohôd medzi zmluvnými štátmi notifikovanými organizácii, sa tiež budú považovať za vozidlá, ktorým bolo vydané povolenie na prevádzkovanie na sieťach zahrnutých do dohody.

§ 3 Prechodné povolenie podľa § 2 a § 2a platí dovtedy, kým vozidlo nepotrebuje nové povolenie podľa článku 10 § 11.

§ 4 Nápis RIV, RIC alebo iné značky na vozidle prijaté výborom znalcov pre technické otázky, spolu s údajmi uloženými v databáze uvedenej v článku 13, sa budú považovať za dostatočný dôkaz o schválení. Nedovolená zmena týchto značiek sa bude považovať za podvod a bude stíhaná podľa vnútroštátneho práva.

§ 5 Bez ohľadu na toto prechodné ustanovenie, vozidlo a jeho dokumentácia budú spĺňať platné ustanovenia JTP týkajúce sa označovania a údržby; ak to bude vhodné, bude zabezpečený aj súlad s platnými ustanoveniami RID. Výbor znalcov pre technické otázky môže tiež rozhodnúť, že bezpečnostné ustanovenia zavedené v JTP musia byť splnené v určitej lehote bez ohľadu na prechodné ustanovenia.

§ 6 Existujúce vozidlá, ktoré nie sú zahrnuté do rozsahu § 2 a § 2a, môžu byť povolené na prevádzkovanie na žiadosť žiadateľa predloženú príslušnému úradu. Tento úrad môže požiadať žiadateľa o doplňujúce technické informácie, analýzu rizík a/alebo skúšky vozidla predtým, ako vydá doplnkové povolenie na prevádzkovanie. Príslušné úrady však pri rozhodovaní vezmú do úvahy tabuľku rovnocennosti uvedenú v článku 13 Jednotných právnych predpisov APTU.

§ 7 Výbor znalcov pre technické otázky môže prijať ďalšie prechodné ustanovenia.

Článok 20

Spory

Spormi týkajúcimi sa technického schválenia železničných vozidiel a ostatného železničného materiálu určené pre použitie v medzinárodnej preprave sa môže zaoberať výbor znalcov pre technické otázky, ak sa ich nepodarí vyriešiť priamymi rokovaniami medzi zúčastnenými stranami. Tieto spory môžu byť predložené v súlade s postupom stanoveným v hlave V dohovoru aj rozhodcovskému súdu.