

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID - az Egyezmény C Függeléke)

1. cikk

Hatály

1. § Ezt a Szabályzatot kell alkalmazni

- a) a veszélyes árukra a tagállamok területén történő nemzetközi vasúti fuvarozására,
- b) a CIM Egységes Szabályok hatálya alá tartozó, a vasúti fuvarozást kiegészítő fuvarozásra, az egyéb közlekedési móddal történő szállításra vonatkozó nemzetközi előírások betartásával, valamint a jelen Szabályzat Mellékletében említett tevékenységekre.

2. § Azok a veszélyes áruk, amelyeket a Melléklet a fuvarozásból kizár, nem képezhetik nemzetközi fuvarozás tárgyát.

2. cikk

Mentesség

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

3. cikk

Korlátozások

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

4. cikk

Egyéb előírások

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

5. cikk

Engedélyezett vontattípusok. Kézipoggyászként, útipoggyászként vagy gépjárműben való szállítás

1. § Veszélyes áru csak tehervonaton fuvarozható, kivéve

- a) a Melléklet szerint fuvarozásra felvehető olyan veszélyes árukat, amelyek a nem tehervonattal történő fuvarozásra vonatkozó legnagyobb mennyiségi és különleges fuvarozási feltételeknek megfelelnek;
- b) a Melléklet különleges előírásai szerint, a CIV Egységes Szabályok 12. cikkének megfelelően kézipoggyászként, útipoggyászként, illetve gépjárműben szállított veszélyes árukat.

2. § Az utas veszélyes árut nem vihet magával kézipoggyászként, nem adhat fel útipoggyászként vagy gépjárműben, ha az áru nem felel meg a Melléklet különleges előírásainak.

6. cikk

Melléklet

A Melléklet a jelen Szabályzat szerves részét képezi.

* * *

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

Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre (CUV - az Egyezmény D Függléke)

1. cikk

Hatály

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

2. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok alkalmazásában

- a) „vasúti közlekedési vállalat”: magán- vagy állami vállalat, amelynek engedélye van vontatással történő személyszállításra vagy áru fuvarozásra;
- b) „jármű”: vontató eszközzel nem rendelkező, saját kerekein vasúti sínen közlekedő jármű;
- c) „üzemben tartó”: az a személy, aki a járművet, mint szállítóeszközt tartós jelleggel gazdaságilag hasznosítja, akár tulajdonosa, akár rendelkezési joga van felette;
- d) „honállomás”: ahová a használati szerződés előírásainak megfelelően a járművet vissza kell vagy lehet küldeni.

3. cikk

Jelek és feliratok a járműveken

1. § Tekintet nélkül a járművek nemzetközi forgalomban való részvételének műszaki engedélyezésére vonatkozó előírásokra, aki az 1. cikkben említett szerződésnek megfelelően egy járművet átad, biztosítania kell a járművön az alábbiak feltüntetését:

- a) az üzemben tartó;
- b) adott esetben az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek járműparkjába a jármű be van sorolva;
- c) adott esetben a honállomás;
- d) a használati szerződésben rögzített egyéb jelek és feliratok.

2. § Az 1. §-ban előírt jelek és feliratok elektronikus azonosító jelekkel is kiegészíthetők.

4. cikk

Felelősség a jármű elveszése vagy sérülése esetén

1. § Az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek a járművet, mint szállítóeszközt használatra átadták, felel a járműnek vagy tartozékainak elveszéséből vagy sérüléséből származó károkért, kivéve, ha bizonyítja, hogy a kár nem az ő hibájából származik.

2. § A vasúti közlekedési vállalat nem felel a jármű mindkét oldalán fel nem tüntetett és a kísérő leltárjegyzékben sem szereplő tartozékok elveszéséből vagy sérüléséből származó károkért.

3. § A jármű vagy tartozékai elveszése esetén a kártérítés - minden további kártérítés kizárásával - a járműnek, illetve tartozékainak, az elveszés idejében és helyén szokásos értékére korlátozódik. Amennyiben az elveszés napját vagy helyét nem lehet megállapítani, a kártérítés a jármű használatra való átadásának napján és helyén szokásos értékre korlátozódik.

4. § A jármű vagy tartozékai sérülése esetén a kártérítés - minden további kártérítés kizárásával - a javítási költségekre korlátozódik. A kártérítés nem haladhatja meg az elveszés esetén járó összeget.

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

5. cikk

A felelősség korlátaira való hivatkozási jog elvesztése

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

6. cikk

A jármű elveszésének vélelme

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

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

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

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

7. cikk

Felelősségvállalás a jármű okozta károkért

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

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

8. cikk

Jogátruházás

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

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

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

9. cikk

Alkalmazottakért és más személyekért való felelősség

1. § A szerződő felek felelősek alkalmazottaikért és más személyekért, akiknek a szolgáltatását a fuvarozás teljesítésénél igénybe veszik, ha ezek az alkalmazottak és más személyek feladatkörükben járnak el azok funkciói gyakorlása közben.

2. § Ha a szerződő felek másképp nem állapodnak meg, annak a vasúti infrastruktúrának az üzemben tartói, amelyen a vasúti közlekedési vállalat a járművet szállítóeszközként használja, olyan személyeknek tekintendők, akiknek a szolgáltatását a vasúti közlekedési vállalat igénybe veszi.

3. § Az 1. és 2. §-t a 8. cikknek megfelelő helytállás esetén is alkalmazni kell.

10. cikk

Egyéb keresetek

1. § A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben csak ezen Egységes Szabályok és a használati szerződés feltételei és korlátozásai figyelembevételével lehet bármilyen jogcímen kártérítési igényt érvényesíteni a kocsi vagy annak tartozékai elvesztése vagy sérülése miatt azzal a vasúti közlekedési vállalattal szemben, amelynek a kocsit fuvarozási eszközként való használatra rendelkezésre bocsátottak.

2. § Az 1. §-t alkalmazni kell a 8. cikknek megfelelő helytállás esetében is.

3. § Ugyanezt kell alkalmazni azokra a keresetekre is, amelyeket olyan alkalmazottak vagy más személyek ellen indítanak, akikért az a vasúti közlekedési vállalat, amelynek a járművet szállítóeszközként való használatra átadták, felelősséggel tartozik.

11. cikk

Joghatóság

1. § A jelen Egységes Szabályoknak megfelelően kötött szerződésen alapuló keresetet a szerződő felek által közös megegyezéssel kijelölt bíróságok előtt lehet indítani.

2. § Ha a felek másképp nem állapodnak meg, az alperes székhelye szerinti tagállam bíróságainak van joghatósága. Ha az alperesnek a tagállamokban nincs székhelye, annak a tagállamnak a bíróságai rendelkeznek joghatósággal, amelynek területén a kár keletkezett.

12. cikk

A kereseti jog elévülése

1. § A 4. és 7. cikkeken alapuló kereseti jog elévülési ideje három év.

2. § Az elévülési idő elkezdődik:

a) a 4. cikkben alapuló keresetek esetén a jármű elveszése vagy sérülése megállapításának napján, illetve azon a napon, amelyen a jogosult a járművet a 6. cikk 1. §-a vagy 4. §-a szerint elveszítettnek tekinthette;

b) a 7. cikkben alapuló keresetek esetén azon a napon, amelyen a kár bekövetkezett.

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

I. Cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Hatály

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

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

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

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

2. cikk

A testi károsodással kapcsolatos felelősségre vonatkozó nyilatkozat

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

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

3. cikk

Meghatározások

Jelen Egységes Szabályok alkalmazásában:

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

b) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a személy, aki vasúti infrastruktúrát rendelkezésre bocsát;

c) „fuvarozó”: a CIV Egységes Szabályoknak vagy a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő nemzetközi vasúti személy- vagy áru fuvarozással foglalkozó személy;

d) „kiszegítő munkaerő”: a feladatkörükben eljáró alkalmazottak vagy más személyek, akiknek a szolgáltatásait a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető igénybe veszi a szerződés teljesítéséhez;

e) „harmadik személy”: az infrastruktúra-üzemeltetőn, a fuvarozón és a kiszegítő munkaerőn kívüli személy;

f) „engedély”: a fuvarozási tevékenység folytatására vonatkozó engedély annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a fuvarozó főtevékenységének székhelye van;

g) „biztonsági tanúsítvány”: olyan okirat, amely - annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a használt infrastruktúra található - tanúsítja, hogy a fuvarozót illetően:

- a vállalat belső szervezete, valamint
- az alkalmazásban álló személyzet és az infrastruktúra használata közben alkalmazott járművek megfelelnek a biztonságra vonatkozó, az adott infrastruktúrán a veszélytelen szolgáltatás biztosítását célzó követelményeknek.

4. cikk

Kötelező jog

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

II. Cím

A HASZNÁLATI SZERZŐDÉS

5. cikk

Tartalom és forma

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó közötti kapcsolatokat használati szerződés szabályozza.
2. § A szerződés szabályozza különösen a használat közigazgatási, műszaki és pénzügyi feltételeit. A szerződés legalább a következőkre terjed ki:
a) a használandó infrastruktúra,
b) a használat terjedelme,
c) az infrastruktúra-üzemeltető által nyújtott szolgáltatások,
d) a fuvarozó által nyújtott szolgáltatások,
e) az alkalmazandó személyzet,
f) a használandó járművek,
g) a pénzügyi feltételek.
3. § A szerződést írásban vagy azzal egyenértékű formában kell megkötöni. Az írásos vagy azzal egyenértékű forma hiánya vagy rendellenessége, továbbá a 2. §-ban megadott valamely kérdés hiánya nem érinti a szerződés létezését és érvényességét, amely ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.

6. cikk

A fuvarozó és az infrastruktúra-üzemeltető különleges kötelezettségei

1. § A fuvarozónak a vasúti fuvarozási tevékenység folytatására engedéllyel kell rendelkeznie. Az alkalmazott személyzetnek és a használt járműveknek ki kell elégíteniük a biztonsági előírásokat. Az infrastruktúra-üzemeltető követelheti a fuvarozótól - érvényes engedély és biztonsági tanúsítvány eredetiben vagy hiteles másolatban való bemutatásával vagy más módon - annak bizonyítását, hogy a fenti előírásokat betartják.
2. § A fuvarozó köteles tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden olyan eseményről, amely engedélyének, tanúsítványának vagy más bizonyítékának érvényességét érinti.
3. § Az infrastruktúra-üzemeltető követelheti a fuvarozótól annak bizonyítását, hogy felelősségbiztosítással rendelkezik, vagy más, azzal egyenértékű intézkedést tett, hogy a 9-12. cikkek szerinti, bármilyen jogcímen alapuló igénynek eleget tud tenni. A fuvarozó évente köteles hiteles formában bizonyítani, hogy felelősségbiztosítása vagy az azzal egyenértékű intézkedés még mindig fennáll; köteles

továbbá írásban tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden azokkal kapcsolatos változásról, annak hatálybalépése előtt.

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

7. cikk

A szerződés időtartama

1. § A használati szerződés köthető határozott vagy határozatlan időre.
2. § Az infrastruktúra-üzemeltető azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha
 - a) a fuvarozónak már nincs vasúti fuvarozói engedélye;
 - b) az alkalmazott személyzet és a használt járművek nem felelnek meg többé a biztonsági előírásoknak;
 - c) a fuvarozó fizetési hátralékban van, éspedig
 1. két egymást követő fizetési időszakra és egyhavi használat ellenértékét meghaladó összegre vonatkozóan, vagy
 2. két fizetési időszakot meghaladó időszakra és kéthavi használat ellenértékének megfelelő összegre vonatkozóan;
 - d) a fuvarozó nyilvánvalóan megsértette a 6. cikk 2. és 3. §-ában rögzített különleges kötelezettségei valamelyikét.
3. § A fuvarozó azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha az infrastruktúra-üzemeltető elveszíti az adott infrastruktúrára vonatkozó üzemeltetési jogát.
4. § Bármely szerződő fél azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha a másik szerződő fél nyilvánvalóan nem tett eleget alapvető kötelezettségének, ha az adott kötelezettség a személyek vagy az áruk biztonságát érinti. A szerződő felek megállapodhatnak e jog gyakorlásának módjáról.
5. § Az a szerződő fél, aki a felmondásra okot adott, felel a másik félnek ebből eredő káráért, kivéve ha bizonyítani tudja, hogy a kár nem az ő hibájából származott.
6. § A szerződő felek megállapodhatnak a 2. § c) és d) pontjában és az 5. §-ban foglalt rendelkezésektől eltérő feltételekről.

III. Cím

FELELŐSSÉG

8. cikk

Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető felelős
 - a) a halálért, személyi sérülésért, egyéb nem vagyoni károsodásért,
 - b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
 - c) a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok alapján, a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni veszteségért, amely a fuvarozót vagy az általa igénybe vett kisegítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és az infrastruktúrából eredően.
2. § Az infrastruktúra-üzemeltető mentesül a fenti felelősség alól
 - a) halál, személyi sérülés, egyéb nem vagyoni károsodás, továbbá a CIV Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó kártérítési kötelezettségéből eredő vagyoni vesztesége esetén,
 1. ha a kárt okozó esemény az infrastruktúra üzemeltetéséhez nem kapcsolódó körülmények miatt következett be, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,
 2. olyan mértékben, amilyen mértékben a kárt okozó esemény a károsult hibájának a következménye,

3. ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának a következménye, amelyet az infrastruktúra-üzemeltető az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és annak következményeit nem háríthatta el;

b) a CIM Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó által fizetendő kártérítésből eredő dologi kár és vagyoni veszteség esetében, ha a kár a fuvarozó hibájából vagy az általa kiadott utasításból keletkezett, amely nem tulajdonítható az infrastruktúra-üzemeltetőnek, vagy olyan körülményekből adódott, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető nem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el.

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

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

9. cikk

A fuvarozó felelőssége

1. § A fuvarozó felelős:

a) a testi károsodásért (halál, sérülés és egyéb testi vagy lelki ártalom),

b) az anyagi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása), amelyet a használt szállítóeszközök, a szállított személyek vagy áruk okoztak az infrastruktúra-üzemeltetőnek vagy az általa igénybe vett kiegészítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben.

2. § A fuvarozó mentesül e felelősség alól

a) testi károsodás esetén

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

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

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

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

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

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

10. cikk

Közösen okozott kár

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

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

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

11. cikk

Kártérítés halál esetén

1. § Halál esetén a kártérítés kiterjed:

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

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

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

12. cikk

Kártérítés sérülés esetén

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

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

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

13. cikk

Egyéb testi károsodások megtérítése

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

14. cikk

A kártérítés formája és összege halál és sérülés esetében

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

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

15. cikk

A felelősség korlátozására való hivatkozás jogának elvesztése

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

16. cikk

Átszámítás és kamatozás

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

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

17. cikk

Felelősség nukleáris baleset esetében

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

18. cikk

Felelősség a kisegítő munkaerőért

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

19. cikk

Egyéb igények

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

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

20. cikk

Kártérítési megállapodások

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

IV. Cím

A KISEGÍTŐ MUNKAERŐ ÁLTAL INDÍTOTT KERESETEK

21. cikk

Az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó elleni keresetek

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

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

V. Cím

A JOGOK GYAKORLÁSA

22. cikk

Békéltetési eljárás

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

23. cikk

Visszkereset

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

24. cikk

Hatáskör

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

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

25. cikk

Elévülés

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

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

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

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

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

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