

Hallituksen esitys Eduskunnalle kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten hyväksymisestä ja laiksi yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutokset 3 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyn muutospöytäkirjan mukaisesti ja että eduskunta hyväksyisi lain yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Yleissopimus on jätetty toimivallan sopimus, jonka määräyksistä osa kuuluu Euroopan yhteisöjen yksinomaiseen toimivaltaan ja osa Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Yleissopimus liitteineen sisältää määräykset kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestöstä (OTIF) ja sopimusvaltioiden välisestä rautateiden kansainvälisestä henkilö- ja tava-

raliikenteestä, vaarallisten aineiden kuljetuksesta, rautateiden liikkuvasta kalustosta, rataverkon käytöstä sekä liikkuvan kaluston teknisistä ominaisuuksista ja niiden hyväksymisestä. Järjestöön kuuluu 41 jäsenvaltiota, joita ovat kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot sekä useimmat muut Euroopan valtiot ja eräät Pohjois-Afrikan ja Lähi-idän valtiot.

Yleissopimus tulee Suomessa sovellettavaksi vain rajoitetusti. Yleissopimuksen rautatiekuljetuksia ja vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat määräykset vastaavat pääpiirteissään Suomessa voimassa olevaa sääntelyä. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella, tämänhetkisten arvioiden mukaan vuoden 2005 aikana.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Nykytila	4
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	4
Yleissopimus	4
Kansallinen lainsäädäntö	4
Euroopan yhteisön lainsäädäntö.....	5
2. Vuoden 1999 COTIF -yleissopimus.....	5
2.1. Yleissopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö.....	5
2.2. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä.....	6
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	6
3.1. Esityksen tavoitteet.....	6
3.2. Yleissopimuksessa sallitut varaukset	6
4. Esityksen vaikutukset	7
5. Asian valmistelu.....	8
5.1. Yleissopimusneuvottelut	8
5.2. Euroopan yhteisön liittymissopimusneuvottelut Euroopan unionin toimielimissä.....	8
5.3. Asian valmistelu Suomessa	8
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	10
1. Vuoden 1999 COTIF -yleissopimus.....	10
Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muuttamisesta tehty pöytäkirja.....	10
Muutettu COTIF -yleissopimus	10
Valtioiden välisen kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskeva pöytäkirja.....	13
Yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV).....	13
Yhtenäiset määräykset sopimuksesta tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM)	16
Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö (RID)	17
Yhtenäiset määräykset vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista (CUV)	18
Yhtenäiset määräykset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI)	18

Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU).....	19
Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston tekni sestä hyväksymisestä (ATMF).....	19
2. Lakiehdotuksen perustelut.....	20
3. Voimaantulo.....	22
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	22
5. Käsitelyjärjestys	24
LAKIEHDOTUS	26
 kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	26
LIITTEET	27

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Yleissopimus

Bernissä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyllä kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevalla yleissopimuksella (COTIF) (SopS 5/1985), jäljempänä COTIF-yleissopimus, perustettiin valtioiden välinen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestö (OTIF). Yleissopimus käsittää varsinaisen yleissopimuksen lisäksi valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskevan pöytäkirjan sekä liitteen A yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV) sekä liitteenä B yhtenäiset määräykset sopimuksesta tavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM). CIM:iin liittyy lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva ohjesääntö (RID).

Ratifioidessaan sopimuksen Suomi on yleissopimuksen CIV:n 3 artiklan nojalla varannut itselleen oikeuden olla soveltamatta rautatien vastuuta matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta koskevia määräyksiä onnettomuuden tapahduttua Suomen alueella ja matkustajan ollessa Suomen kansalainen tai hänellä ollessa Suomessa pysyvä asuinpaikka.

COTIF-yleissopimusta muutettiin Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä pöytäkirjalla, jäljempänä muutospöytäkirja.

Kansallinen lainsäädäntö

Yleissopimusta vastaavaa kansallista lainsäädäntöä on useassa laissa. Kuljetusoikeu-

dellisista kysymyksistä säädetään rautatiekuljetuslaissa (1119/2000), joka sääntelyltään kattaa sekä rautatiekuljetukset että siihen välittömästi liittyvät tavarakuljetukset. Lakia sovelletaan myös matkustajien kuljettamiseen. Matkustajaa ja hänen käyttöesineitään koskevaan vahinkoon sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999). Raideliikennevastuulaki koskee muutoin pääasiassa rautatieliikenteessä kolmannelle aiheutunutta vahinkoa.

Valtion rataverkon käytöstä säädetään 15 päivänä maaliskuuta 2003 voimaan tulleessa rautatielaissa (198/2003). Vaunujen teknisistä vaatimuksista ja hyväksynnästä säädetään Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa laissa (561/2002), jäljempänä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki, ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (765/2002). Lisäksi Ratahallintokeskus on antanut määräyksiä vaunujen teknisistä vaatimuksista. Rautatieliikenteen vaunujen käyttöä koskevista sopimuksista ei toistaiseksi ole kansallista lainsäädäntöä.

Rautatiekuljetuslaissa säädetään rautatiekuljetuksesta, jonka rautatieyrittäjä on sitoutunut suorittamaan. Lain säännökset ovat matkustajien ja muiden kuluttaja-asemassa olevien osalta pakottavaa lainsäädäntöä. Laissa säädetään rautatieyrityksen ja sen asiakkaan välisistä oikeuksista ja velvollisuuksista kuljetussopimussuhteissa. Matkustajaan kohdistuneisiin vahinkoihin sovelletaan kuitenkin raideliikennevastuulakia.

Raideliikennevastuulaisissa säädetään raideliikenteessä aiheutuneen vahingon korvaamisesta. Kuljetussopimussuhteissa laki tulee sovellettavaksi ainoastaan matkustajaan koh-

distuneiden vahinkojen osalta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994) annetussa laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetään muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateilla. Näitä kuljetuksia koskeva sääntely on pääosin yksityiskohtaista ja hyvin teknisluonteista. Säännökset perustuvat RID-asiantuntijakomissiossa valmisteltuihin kuljetusmääräyksiin ja vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevaan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettuun neuvoston direktiiviin 96/49/EY, jäljempänä RID-puitedirektiivi.

Rautatielaissa säädetään muun muassa rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetin jakamisesta rautatieliikenteen harjoittajille. Rautatielain voimaantulon yhteydessä siirrettiin norminantovaltuutus Ratahallintokeskuksen teknisten määräysten antamiseen yhteentöimivuuslakiin, jossa säädetään lisäksi yhteisön oikeuden mukaisista rataverkon käytön teknisistä ja operatiivisista vaatimuksista.

Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Rautatieliikenteen matkustajien ja tavaroiden kuljetusoikeudesta ei ole yhteisölainsäädäntöä. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimus sisältää määräyksiä kuitenkin myös yhteisön oikeuden alaan kuuluvista asioista. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksista säädetään RID-puitedirektiivissä. Rataverkon käytöstä säädetään yhteisön rautateiden kehittämisestä annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY (muutettu direktiivillä 2001/12/EY) sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY.

Rautatiejärjestelmän teknisistä ja operatiivisista vaatimuksista sekä rautatiejärjestelmässä käytettävien osajärjestelmien arvioinnista, hyväksynnästä ja käytöstä säädetään Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentöimivuudesta annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentöimivuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä

2001/16/EY.

2. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimus

2.1. Yleissopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimus sisältää pöytäkirjan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muuttamisesta ja valtioiden välisen kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) erioikeuksista ja vapauksista.

Muutettuun COTIF-yleissopimukseen kuuluu seuraavat seitsemän liitettä:

1) Yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV, joka muodostaa yleissopimuksen A-liitteen), jäljempänä CIV-määräykset,

2) Yhtenäiset määräykset sopimuksesta tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM, joka muodostaa yleissopimuksen B-liitteen), jäljempänä CIM-määräykset,

3) Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö (RID, joka muodostaa yleissopimuksen C-liitteen), jäljempänä RID-ohjesääntö,

4) Yhtenäiset määräykset vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista (CUV, joka muodostaa yleissopimuksen D-liitteen), jäljempänä CUV-määräykset,

5) Yhtenäiset määräykset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI, joka muodostaa yleissopimuksen E-liitteen), jäljempänä CUI-määräykset,

6) Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU, joka muodostaa yleissopimuksen F-liitteen), jäljempänä APTU-määräykset,

7) Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF, joka muodostaa yleissopimuksen G-liitteen), jäljempänä ATMF-määräykset.

Yleissopimuksen liitteiden A-, B- ja C-

määräykset vastaavat pääosin vuoden 1980 COTIF-yleissopimusta. Muutosten tavoitteena on selkeyttää ja yhtenäistää kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaa sääntelyä. Liitteissä D—G annetaan sopimusmääräykset sellaista kansainvälistä rautatieliikennettä varten, jota useampi kuin yksi rautatieyritys voisi harjoittaa eri sopimusvaltioiden alueella. Sopimusmääräykset eivät kuitenkaan velvoita sopimusvaltiota avaamaan rataverkkoaan kilpailulle. Jos sopimusvaltion rataverkko on avattu kilpailulle, sopimusmääräykset tulevat sovellettaviksi kansainvälisessä liikenteessä sellaisenaan, jollei sopimusvaltion selityksistä tai varaumista taikka yhteisön oikeudesta muuta johdu.

2.2. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä

COTIF-yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain kunkin jäsenvaltion ja osittain Euroopan yhteisön toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen. Euroopan yhteisö on liittymässä vuoden 1999 COTIF-yleissopimukseen, ja sopimuksessa on tarkoitus muun muassa selventää toimivallan jakoa Euroopan yhteisön ja jäsenvaltioiden kesken.

Kansallisten tuomioistuinten ohella myös Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta tulkita jaetun toimivallan sopimukseen sisältyviä määräyksiä. Yhteisöjen tuomioistuimella on sen oikeuskäytännön nojalla katsottava olevan toimivalta tulkita yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia yleissopimuksen määräyksiä silloinkin, kun niitä yksittäistapauksessa sovelletaan jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvassa asiassa.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on hyväksyä ja saattaa voimaan vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen muutokset siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimival-

taan. Tarkoituksena on, että eduskunta hyväksyisi yleissopimuksen muutokset ja lain yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Lakiin sisällytettäisiin myös varsinaisen voimaansaattamissäännöksen lisäksi eräitä yleissopimuksen määräyksiä täydentäviä säännöksiä.

3.2. Yleissopimuksessa sallitut varaukset

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimukseen sisältyvän muutospöytäkirjan voimaansaattamista koskevan 5 artiklan mukaan yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:n mukaiset selitykset ja varaukset voidaan tehdä ennen yleissopimuksen voimaantuloa. Varaumia ja selityksiä voi tehdä myös sopimuksen voimassa ollessa mistä tahansa yleissopimuksen liitteestä kokonaisuudessaan tai sopimuksen yksittäisistä määräyksistä, jos varauma tai selitys on niiden osalta nimenomaisesti sallittu.

Sopimusvaltio voi rajata CIV- ja CIM-määräysten soveltamisen vain osaan rataverkosta (sekä CIV- että CIM-määräysten 1 artiklan 6 §). Sopimusvaltio voi myös rajata kansalaisensa ja henkilöt, joiden vakinainen asuinpaikka on sopimusvaltiossa, CIV-määräysten soveltamisalan ulkopuolelle kuolemaa ja loukkaantumista koskevien sopimusmääräysten osalta sopimusvaltion alueella (CIV-määräysten 2 artiklan 1 §). CIV- ja CIM-määräyksistä voidaan poiketa myös kahden raja-aseman välisessä liikenteessä kolmannen valtion kauttakulun osalta (sekä CIV- että CIM-määräysten 4 artiklan 1 ja 2 §). Sopimusvaltiot voivat tehdä myös sopimusvaltioiden välisestä liikenteestä kahden välisiä sopimuksia, jotka poikkeavat CIV- ja CIM-määräyksistä.

Yleissopimuksen F-liitteen 9 artiklan 1 §:n mukaan jäsenvaltio voi ilmoittaa perustellusta syystä, ettei jäsenvaltio vahvista teknistä normia tai hyväksyttyä teknistä määräystä alueellaan.

Tarkoituksena on, ettei Suomi käyttäisi oikeuttaan tehdä varaumia. Kansallisen sääntelyn ja CIV-määräysten väliset erot ovat niin vähäisiä, että nykyisen kaltaisella varaumalla ei ole käytännössä suurta merkitystä. Tämän vuoksi ei ole aiheellista tehdä CIV-

määräysten 2 artiklassa tarkoitettua ilmoitusta.

4. Esityksen vaikutukset

Esitykseen sisältyvien ehdotusten voidaan arvioida edistävän sopimusvaltioiden välistä rautatieliikennettä yleiseurooppalaisittain harmonisoiduilla vaatimuksilla, joita sovelletaan yhtenäisesti kaikissa sopimusvaltioissa. Suomessa yritysvaikutusten arvioidaan kuitenkin jäävän vähäisiksi, koska Suomessa rautatieliikennettä harjoittaa toistaiseksi ainoastaan VR Osakeyhtiö, jonka tavaraliikenteestä vain noin kolme prosenttia kohdistuu COTIF-yleissopimuksen sopimusvaltioon. Venäjän liittymistä sopimukseen ei voida pitää todennäköisenä ainakaan lähitulevaisuudessa.

CIV ja CIM-määräyksiä sovelletaan lähtökohtaisesti sopimusvaltioiden välisiin kansainvälisiin kuljetuksiin. Suomessa tavaraliikenteen CIM-määräyksiä sovelletaan ainoan maaliikenteen rajanylityspaikan, Tornion ja Haaparannan kautta kulkevassa yhdysliikenteessä, jossa yleissopimuksen soveltaminen on pakollista. Vuositasolla tämän reitin kautta kulkee noin 200 000 tonnia tavaraliikenteen kuljetuksia.

Tavaraliikenteessä CIM-määräyksiä sovelletaan myös sellaisiin merikuljetuksiin, jotka on merkitty OTIF:n keskustoimistolle ilmoitettuihin linjaluetteloihin. Vuoden 1980 COTIF-sopimuksen mukaisesti vain vähäinen määrä rautateiden konttikuljetuksia hoidetaan tällaisilla OTIF:lle ilmoitetuilla meriliikenteen linjoilla CIM-määräysten mukaisesti. Suomesta Ruotsiin ja Saksaan liikennöivät junalautat eivät liikennöi CIM-linjaluetteloiden mukaisilla linjoilla.

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen 24 artiklan ja CIM:n 1 artiklan 4 pykälän mukaisesti CIM-määräyksiä voidaan soveltaa OTIF:n keskustoimistolle ilmoitetuilla meriliikenteen linjoilla. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen ratifioinnin yhteydessä on tarkoitus arvioida uudelleen linjaluetteloon sisällytettävät meriliikenteen yhteyvälit.

Yleissopimuksen CIM-määräyksiä ei kuitenkaan käytännössä juurikaan sovelleta näihin kuljetuksiin, koska VR Osakeyhtiö tekee kuljetussopimukset omaa kuljetussuuttaan

varten erikseen. Tämä koskee sekä junalautaliikennettä Ruotsiin ja Saksaan että rautatieyhdyshäilyliikennettä Tornion ja Haaparannan välillä. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan liikenteen harjoittajien tarkoituksena on, että junalautaliikenteessä jatkettaisiin nykyistä, niin sanottuun katkaistuun liikenteeseen perustuvaa menettelyä, jossa jokainen rahdinkuljettaja vastaisi omalta osaltaan kuljetuksesta omilla rahtikirjoilla. Siirtyminen CIM-määräysten mukaiseen liikenteeseen lisäisi rahdinkuljettajien hallinnollisia kustannuksia ja voisi muuttaa kuljettajien keskinäistä vahinkovastuuta.

Suomessa ei ole henkilöliikenteessä varsinaista CIV-määräysten mukaista rajaliikennettä COTIF:n sopimusvaltioiden välillä. Henkilöliikenteessä yhtenäisten CIV-määräysten soveltamisala rajoittuukin sellaisiin kansainvälisen liikenteen matkalippuihin, joita käytetään Suomessa lähinnä matkailutarkoituksessa, kuten Interrail- ja Scanrail-liput. Vuositasolla arvioidaan, että noin alle prosentti henkilöliikenteen matkoista tehdään CIV-matkalipuilla Suomessa. Tarkoituksena on sisällyttää nykyiset meriliikenteen linjat CIV-määräysten soveltamisalaan.

Rautateiden henkilöliikenteessä VR Osakeyhtiöllä ei ole sellaisia kuljetusreittejä, joilla CIV-määräykset tulisivat sovellettaviksi. Suomen osalta CIV-määräyksillä on merkitystä vain, kun Suomesta myydään kansainvälisiä matkalippuja COTIF-sopimusvaltioiden välisiin kuljetuksiin tai kotimaan kuljetusosuudella on liittynyt kansainväliseen kuljetukseen. Täältäkin osin esityksen vaikutuksia voidaan pitää vähäisinä.

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen uuden liitteiden sopimusmääräykset saattavat johtaa käytännössä siihen, että COTIF-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kuljetussopimuksia tehdään vain rajoitetusti. Suomalainen kuljetusyrittäjä voi joutua sellaisen sopimusmääräysten velvoittamaksi, joita vastaavia säännöksiä kansallisessa oikeudessa ei ole, kuten vaunujen tai infrastruktuurin käyttöä koskevaan sopimusmenettelyyn.

Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksista säädetään RID-puitedirektiivissä. Direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltioissa kansalliset säännökset, jotka koskevat vaarallisten aineiden kuljetuksia rautatiellä, ovat RID-

ohjesäännön mukaisia. Jäsenmaiden ja kolmansien maiden välisiin kuljetuksiin on direktiivin mukaisesti sovellettava myös RID-ohjesääntöä. Poikkeuksena tästä ovat kuljetukset eräisiin aiemmin Neuvostoliittoon kuuluneiden valtioiden ja jäsenvaltioiden välillä. Niihin voidaan soveltaa myös poikkeavia säännöksiä, jos säilytetään sama turvallisuustaso ja kuljetus tapahtuu entiseen Neuvostoliittoon kuuluvien valtioiden kalustolla (artikla 7). Tämä mahdollistaa sen, että Suomi voi soveltaa Venäjän liikenteessä kahdenkeskistä maiden välistä rautatieliikennettä koskevaa yhdysliikennesopimusta.

Suomen oikeusjärjestys on saatettu kokonaisuudessaan vastaamaan COTIF-yleissopimuksen RID-ohjesääntöä siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetulla lailla, sekä sen nojalla annetuilla valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla. Nämä säännökset, joita on noin 1 000 sivua, on julkaistu säädöskokoelmassa. Säännökset sisältävät RID-ohjesäännön kokonaisuudessaan ja ovat pääosin yhtenevät sen kanssa; vähäiset poikkeamat on osoitettu säännöksissä erillisillä huomautuksilla. Näitä kuljetuksia koskeva sääntely on pääosin hyvin teknisluonteista.

RID-asiantuntijakomissio hyväksyy muutoksia RID-ohjesääntöön pääsääntöisesti joka toinen vuosi. Asiantuntijakomission päättämät muutokset tulevat voimaan vuoden 1999 yleissopimuksen 35 artiklan mukaisesti kaikkien jäsenvaltioiden osalta kuudennen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, jonka kuluessa COTIF:in pääsihteeri on ilmoittanut ne jäsenvaltioille. Jäsenvaltiot voivat esittää muistutuksen neljän kuukauden kuluessa pääsihteerin ilmoituksesta laskettuna. Muutokset eivät tule voimaan, jos neljäsosa jäsenvaltioista esittää muistutuksen. Jäsenvaltioissa, jotka ovat määräaikaan mennessä esittäneet päätöksiä koskevan muistutuksen, keskeytyy kyseisen liitteen muutosten soveltaminen kokonaisuudessaan heti päätösten tultua voimaan.

Vaarallisten aineiden kuljetukset Suomen ja Euroopan talusalueeseen kuulumattomien maiden välillä ovat harvinaisia Venäjää ja muita entiseen Neuvostoliittoon kuuluneita valtioita lukuun ottamatta. Yleissopimuksen

RID-ohjesääntö tulee kuitenkin noudatettavaksi, jos esimerkiksi Romaniasta Keski-Euroopan kautta Suomeen lähetettäisiin rautateitse vaarallisia aineita. Tällöin lähettäjä Romaniassa on RID-ohjesäännön mukaisesti velvollinen luokittelemaan, pakkaamaan ja merkitsemään tavaran oikein ja antamaan oikein täytetyt kuljetusasiakirjat kuljetuksen suorittajalle.

Venäjä ja muut entiseen Neuvostoliittoon kuuluvat valtiot eivät ole yleissopimuksen osapuolia. Rautatiekuljetukset Venäjän kautta tapahtuvat Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdysliikennesopimuksen perusteella.

5. Asian valmistelu

5.1. Yleissopimusneuvottelut

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimusta valmisteltiin noin kahden vuoden ajan Kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön OTIF:n sääntöjen mukaisen hallintokomitean kokouksissa, joihin Suomi osallistui. Muutokset yleissopimukseen hyväksyttiin OTIF:n viidennessä yleiskokouksessa Vilnassa vuonna 1999.

5.2. Euroopan yhteisön liittymissopimusneuvottelut Euroopan unionin toimielimissä

Neuvosto on 28 päivänä maaliskuuta 2003 tekemällään päätöksellä valtuuttanut komission neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä vuoden 1980 COTIF-yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla. Sopimusneuvottelut on käytännössä saatettu päätökseen vuoden 2003 loppuun mennessä.

Komissio on ilmoittanut, että sen näkemyksen mukaan ei ole esteitä jäsenvaltioiden liittymiselle vuoden 1999 COTIF-yleissopimukseen. Jotta Euroopan yhteisö voisi liittyä yleissopimukseen, jäsenvaltioiden on ensin hyväksyttävä yleissopimus ja sopimuksen on tultava voimaan.

5.3. Asian valmistelu Suomessa

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen hy-

väksymistä ja voimaansaattamista koskeva hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkатыönä. Esityksestä on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, Ratahallintokeskukselta ja VR-Yhtymä Oy:ltä.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Euroopan unionin neuvostossa ovat vireillä yhteisön COTIF-yleissopimukseen liittymisen lisäksi Euroopan unionin niin sanottuun toiseen rautatiepakettiin sisältyvinä sää-

dösehdotuksina rautatieliikenteen turvallisuutta koskeva direktiiviehdotus sekä tavanomaisen rautatiejärjestelmän ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivien muutosehdotukset, jotka kuuluvat osittain jaetun toimivallan piiriin vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksessa. Toisesta rautatiepaketista on hyväksytty neuvoston yhteinen kanta 25 päivänä kesäkuuta 2003. Euroopan parlamentin ja neuvoston välinen sovittelu aloitettiin vuoden 2004 tammikuussa. Sovitteluratkaisu saavutettiin 16 päivänä maaliskuuta 2004.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Vuoden 1999 COTIF - yleissopimus

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muuttamisesta tehty pöytäkirja

Muutospöytäkirja sisältää määräykset vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksen muuttamisesta Vilnassa vuonna 1999 Kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) viidennessä yleiskokouksessa sovitulla tavalla.

Pöytäkirjan 1 artiklan mukaan vuoden 1980 COTIF-yleissopimus muutetaan pöytäkirjan liitteessä esitettyyn muotoon.

OTIF hoitaa pöytäkirjan 2 artiklan nojalla tallettajahallituksen tehtäviä väliaikaisena tallettajana siten kuin artiklassa tarkemmin määrätään. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen mukaisena tallettajahallituksena jatkaa yleissopimuksen voimaantulon jälkeen Sveitsin hallitus.

Pöytäkirjan 3 artikla sisältää määräykset pöytäkirjan allekirjoittamisesta, ratifioinnista, hyväksymisestä sekä yleissopimukseen liittymisestä.

Pöytäkirjan 4 artikla sisältää pöytäkirjan voimaantuloa koskevat määräykset ja 5 artikla selityksiä ja varaumia koskevat määräykset. Pöytäkirjan voimaantulo edellyttää 4 artiklan mukaan, että vähintään kaksi kolmasosaa vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksen jäsenvaltioista on ratifioinut tai hyväksynyt pöytäkirjan ja tallettanut ratifioimis- tai hyväksymisasiakirjat väliaikaisen tallettajan huostaan. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:ssä tarkoitettut selitykset ja varaumat voidaan 5 artiklan mukaan tehdä milloin tahansa, myös ennen pöytäkirjan voimaantuloa.

Pöytäkirjan 6 artikla sisältää siirtymäkauden järjestelyjä koskevat määräykset yleis-

kokouksen koolle kutumisesta, yleissopimuksen mukaisten komiteoiden työskentelystä, pääjohtajan viran toimikauden päättymisestä ja pääsihteerin tehtävien hoitamisesta, järjestön tilien tarkastuksesta ja tilien hyväksymisestä, jäsenmaksuista sekä sopimuksen tekohetkellä voimassa olleiden CIV- ja CIM-määräysten soveltamisesta ja CUV- ja CUI-määräysten soveltamisesta ennen sopimuksen voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin. Vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksen liitteiden CIV- ja CIM-sopimusmääräyksiä sovelletaan uuden sopimuksen voimaantulon jälkeen, jos kuljetussopimus on tehty ennen uuden yleissopimuksen voimaantuloa. Liitteiden D ja E (CUV ja CUI) pakottavien määräysten osalta siirtymäaika on yksi vuosi uuden yleissopimuksen voimaantulosta.

Muutettu COTIF-yleissopimus

I osa. Yleiset määräykset

Muutetun COTIF-yleissopimuksen tavoitteena on vähentää ja mahdollisuuksien mukaan poistaa rajat ylittävän rautatieliikenteen hallinnollisia ja teknisiä esteitä. Muutettu yleissopimus on vuoden 1980 yleissopimusta laajempi. Yleissopimuksen liitteiksi on otettu myös muun muassa vaunujen teknisiä vaatimuksia ja hyväksyntää koskevat liitteet.

Yleissopimuksen 1 artiklan mukaan yleissopimuksen osapuolet muodostavat jäsenvaltioina valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF). OTIF on oikeushenkilö ja sen työntekijöillä on diplomaattiasema. OTIF:n toimipaikka sijaitsee Sveitsissä, Bernissä. Järjestön uutena työkielenä on aikaisempien työkielten, ranskan ja saksan, lisäksi englanti.

Yleissopimuksen 2 artiklan mukaan järjestön tarkoituksena on edistää, parantaa ja hel-

pottaa kansainvälistä rautatieliikennettä erityisesti muodostamalla yhtenäiset oikeudelliset järjestelmät liitteet A—F kattavilla oikeuden aloilla. Järjestö voi tavoitteidensa puitteissa muodostaa lisäksi muita yhtenäisiä oikeudellisia järjestelmiä sekä tarjota puitteet, joissa jäsenvaltiot voivat tehdä muita kansainvälisiä yleissopimuksia kansainvälisen rautatieliikenteen edistämiseksi, parantamiseksi tai helpottamiseksi.

Sopimusvaltiot sitoutuvat yleissopimuksen 3 artiklan nojalla järjestämään rautatiealan kansainvälisen yhteistyön ensisijaisesti OTIF:n kautta. Kuitenkin ne velvoitteet, jotka sopimusvaltioilla on Euroopan yhteisön jäsenenä tai Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen sopimusvaltioina, syrjäyttävät yleissopimuksesta aiheutuvat velvoitteet. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimus velvoittaisi Suomea siltä osin kuin sopimusmääräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan Euroopan yhteisön jäsenenä.

Yleissopimuksen 4 artikla sisältää määräykset artiklassa tarkoitettujen tehtävien vastaanottamisesta ja siirtämisestä eräissä tapauksissa.

Jäsenvaltiot sitoutuvat yleissopimuksen 5 artiklan nojalla ryhtymään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin kansainvälisen rautatieliikenteen helpottamiseksi ja siinä tarkoituksessa poistamaan jokaisen tarpeettoman menettelyn, yksinkertaistamaan ja yhtenäistämään edelleen tarvittavat muodollisuudet sekä yksinkertaistamaan rajatarkastukset. Lisäksi jäsenvaltiot sitoutuvat yhtenäistämään mahdollisimman pitkälle kansainvälisen rautatieliikenteen helpottamiseksi ja parantamiseksi rautatieliikenteeseen vaikuttavat normit ja menettelyt sekä edistämään sellaisia infrastruktuurinhaltijoiden välisiä sopimuksia, jotka tähtäävät kansainvälisen rautatieliikenteen järjestämiseen parhaalla mahdollisella tavalla.

Yleissopimuksen 6 artiklan mukaan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sekä kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävän rautatiekaluston tekniseen hyväksyntään sovelletaan yleissopimuksen liitteiksi otettuja yhtenäisiä määräyksiä (liitteet A—G). Yhtenäiset määräykset muodostavat yleissopimuksen liitteet ovat sopimuksen keskeinen osa. Liitteisiin voi sisältyä liitteitä siten kuin

siitä on sovittu. Järjestö voi artiklan mukaan hyväksyä muitakin yhtenäisiä määräyksiä kuin mistä OTIF:n viidennessä yleiskokouksessa on sovittu. Toistaiseksi näin ei ole menetelty.

Yleissopimuksen 7 artiklan mukaan käsitteeseen ”yleissopimus” sisältyvät yleissopimuksen lisäksi vuoden 1999 pöytäkirja sekä yleissopimuksen liitteet ja niiden liitteet.

Yleissopimuksen II osa sisältää määräykset kotimaisesta oikeudesta, laskentayksiköstä, lisämääräyksistä, oikeudenkäyntikuluvakuutuksesta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta ja takavarikosta.

Sopimuksen 8 artiklassa velvoitetaan sopimuksen tulkinnassa ja soveltamisessa otamaan huomioon sen kansainvälisoikeudellinen luonne sekä yhtenäisyyden edistämisen tarve. Yleissopimus syrjäyttää kansallisen lainsäädännön. Sopimuksen 3 artiklan 2 §:n nojalla Euroopan yhteisön jäsenvaltioita velvoittavat kuitenkin ensisijaisesti yhteisön jäsenyydestä aiheutuvat velvoitteet.

Kaksi tai useampi jäsenvaltio taikka kaksi tai useampi kuljetusyritys voivat sopimuksen 10 artiklan nojalla sopia täydentävistä määräyksistä yhtenäisten määräysten CIV ja yhtenäisten määräysten CIM toimeenpanosta. Täydentävät määräykset eivät kuitenkaan saa poiketa sanotuista yhtenäisistä määräyksistä.

Sopimuksen III osa sisältää järjestön rakennetta ja toimintaa koskevat määräykset.

Järjestön hallintoelimiin kuuluvat yleiskokous, hallintokomitea, tarkastuskomissio, vaarallisten aineiden kuljetusten asiantuntijakomissio (RID-asiantuntijakomissio), rautatieliikenteen helpottamista koskeva komissio, teknisten kysymysten asiantuntijakomissio sekä pääsihteeri. OTIF:n nykyisen pääjohtajan tehtävä muutetaan pääsihteerin tehtäväksi.

Yleiskokous muodostuu 14 artiklan mukaan kaikista jäsenvaltioista. Artiklassa määrätään yleiskokouksen tehtävistä, joista on yksityiskohtaisemmat määräykset sopimuksessa erikseen. Yleiskokous kokoontuu pääjohtajan kutsusta pääsääntöisesti joka kolmas vuosi. Kolmannes jäsenvaltioista tai jär-

jestön hallintokomitea voi myös pyytää yleiskokouksen koolle kutsumista. Yleiskokous on päätösvaltainen jäsenvaltioiden enemmistön ollessa siinä edustettuna. Päätökset yleiskokouksessa tehdään pääsääntöisesti äänestyksessä edustettuina olevien jäsenvaltioiden enemmistöllä. Erikseen määrättyissä tapauksissa vaaditaan kahden kolmasosan enemmistö.

Hallintokomitea vastaa 15 artiklan mukaan lähinnä järjestön taloudellisista asioista sekä eräistä nimitysasioista ja muista hallinnollisista asioista. Lisäksi komitea valvoo pääsihteerin toimintaa. Komitea on päätösvaltainen, kun kaksi kolmasosaa sen jäsenistä on siinä edustettuna. Päätökset komitea tekee enemmistöä päätöksin.

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset järjestön yhteydessä toimivista asiantuntijakomissioista ja niitä koskevat menettelysäännöt. Komissiot koostuvat kaikista jäsenvaltioista. Sopimuksen 42 artiklan 1 §:ssä tarkoitetun selityksen tai varauman jättäneet jäsenvaltiot eivät voi kuitenkaan osallistua varaamia koskevien liitteiden muutosehdotuksen käsittelyyn. Komissiot kokoontuvat pääsihteerin kutsusta joko omasta aloitteestaan tai viiden jäsenvaltion tai hallintokomitean pyynnöstä.

Kullakin komissiolla on omalla asiantuntimusalueellaan keskeinen asema yleissopimuksen ja sen liitteiden muutosehdotusten valmistelussa ja hyväksymisessä. Lisäksi teknisten kysymysten asiantuntijakomissio käyttää päätösvaltaa teknisten normien vahvistamisessa. Sopimuksen 17—20 artiklat sisältävät määräykset tarkistuskomission, RID-asiantuntijakomission, rautatieliikenteen helpottamista käsittelevän komission ja teknisten kysymysten asiantuntijakomission tehtävistä. Tarkistuskomitea päättää niistä yleissopimuksen muutosehdotuksista, joista määrätään tarkemmin sopimuksen 33 artiklan 4 §:ssä. RID-asiantuntijakomissio päättää vastaavasti vaarallisten aineiden rautatiekuljetusta koskevan ohjesäännön (RID) määräysten muutosehdotuksista ja teknisten kysymysten asiantuntijakomissio yhtenäisten määräysten (APTU) liitteiden muutosehdotuksista. Rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio käsittelee kaikkia kysymyksiä, jotka koskevat rajanylityksen helpotta-

mista kansainvälisessä rautatieliikenteessä sekä suosittelee normeja, menetelmiä, menettelyjä ja käytäntöjä, jotka helpottavat kansainvälistä rautatieliikennettä. Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio päättää lisäksi kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettua rautatiekalustoa koskevien teknisten normien vahvistamisesta sekä kansainvälisessä liikenteessä tarkoitettua rautatiekalustoa koskevien yhtenäisten teknisten rakenne-, käyttö- ja kunnossapitomääräysten sekä menettelyjen hyväksymisestä. Komissio voi joko vahvistaa tekniset normit tai hyväksyä yhtenäiset tekniset määräykset tai kieltäytyä vahvistamisesta tai hyväksymästä niitä. Se ei voi kuitenkaan muuttaa niitä.

Pääsihteerin tehtävistä määrätään sopimuksen 21 artiklassa. Pääsihteerin valitsee yleiskokous kolmen vuoden pituiseksi kaudeksi. Hänet voidaan valita uudelleen enintään kaksi kertaa.

Järjestön henkilökunnan oikeuksista ja velvollisuuksista annetaan 22 artiklan mukaan tarkemmat määräykset henkilökunnan asemasta annetussa hallintokomitean ohjesäännössä. Järjestön julkaisemasta aikakauslehdessä määrätään 23 artiklassa.

Linjalueteloista määrätään 24 artiklassa. CIV- ja CIM-meri- ja sisävesilinjat, joilla suoritetaan rautatiekuljetusta täydentäviä kuljetuksia yhden kuljetussopimuksen nojalla, merkitään luetteloon. Varauman tehneen jäsenvaltion rautatielinjat merkitään myös luetteloon.

Yleissopimuksen IV osassa määrätään työohjelmasta, budjetista, tilinpäätöksestä, toimintakertomuksesta ja rahoituksesta.

Järjestön työohjelma, budjetti ja tilinpäätös laaditaan 25 artiklan mukaan kahden kalenterivuoden pituiselle ajanjaksolle. Jäsenvaltiot vastaavat 26 artiklan mukaisesti järjestön kuluista.

Tilintarkastuksen suorittamisesta määrätään 27 artiklassa.

Yleissopimuksen V osassa määrätään väli-miesmenettelystä.

Jäsenvaltioiden väliset erimielisyydet tämän yleissopimuksen tulkitsemisesta tai so-

veltamisesta sekä jäsenvaltioiden ja järjestön väliset erimielisyydet erioikeuksia ja vapauksia koskevan pöytäkirjan tulkitsemisesta tai soveltamisesta voidaan 28 artiklan mukaan alistaa välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jos jokin osapuolista tätä pyytää.

Yleissopimuksen 29 artiklassa määrätään välityssopimuksesta, 30 artiklassa välimiehistä, 31 artiklassa menettelystä ja kuluista sekä 32 artiklassa vanhentumisesta ja täytännönpanokelpoisuudesta.

Yleissopimuksen VI osassa määrätään yleissopimuksen muuttamisesta.

Yleiskokous päättää yleissopimuksen muutosehdotuksista siten kuin 33 artiklassa määrätään. Pääsihteeri ilmoittaa jäsenvaltioille yleiskokouksen päättämät yleissopimuksen muutokset 34 artiklan mukaisesti. Pääsihteeri ilmoittaa myös komissioiden päättämät yleissopimuksen muutokset 35 artiklan mukaisesti jäsenvaltioille.

Yleissopimuksen VII osassa ovat loppumääräykset.

Tallettajasta määrätään yleissopimuksen 36 artiklassa. Tallettajana toimii pääsihteeri. Yleissopimukseen liittymisestä määrätään 37 artiklassa. Jokainen valtio, jonka alueella on rautatieliikennettä, voi liittyä yleissopimukseen. Alueellisten talousyhteisöjen liittymisestä yleissopimukseen määrätään 38 artiklassa. Liitännäisjäsenyydestä määrätään 39 artiklassa ja jäsenyyden keskeytymisestä 40 artiklassa. Jäsenvaltio voi yleissopimusta irtisanomatta pyytää, että sen jäsenyys järjestössä keskeytyy, jos jäsenvaltion alueelle siitä riippumattomista syistä ei enää harjoiteta rautatieliikennettä.

Yleissopimus voidaan 41 artiklan mukaan irtisanoa milloin tahansa. Halutessaan irtisanoa yleissopimuksen jäsenvaltio ilmoittaa tästä tallettajalle. Irtisanominen tulee voimaan seuraavan vuoden joulukuun 31 päivänä. Ilmoituksista ja varaumista määrätään 42 artiklassa. Jokainen jäsenvaltio voi milloin tahansa ilmoittaa, ettei se sovelleta tiettyjä yleissopimuksen liitteitä kokonaisuudessaan. Muutoin yksittäisiä määräyksiä koskevat selitykset tai varaukset ovat sallittuja vain, jos

määräyksissä on nimenomaan mainittu, että ne ovat sallittuja.

Järjestön lakkauttamisesta määrätään yleissopimuksen 43 artiklassa. Yleiskokous voi päättää järjestön lakkauttamisesta. Tällöin järjestön omaisuus jaetaan jäsenvaltioiden kesken siten kuin artiklassa määrätään.

Siirtymäsäännöksestä määrätään 44 artiklassa. Voimassa oleviin kuljetussopimuksiin sovelletaan sopimuksen tekoheikellä voimassa ollutta lakia.

Yleissopimuksen teksteistä määrätään 45 artiklassa. Yleissopimus on laadittu englannin, ranskan ja saksan kielellä, joista ranskankielinen teksti on ratkaiseva. Tarkoituksena on, että vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen tultua voimaan englannin kielestä tulee myös järjestön virallinen työkieli.

Valtioiden välisen kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskeva pöytäkirja

Valtioiden välisen kansainvälisen rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskeva pöytäkirja sisältää sopimusmääräyksiä OTIF:n keskustoimiston ja sen henkilökunnan toiminnan järjestämisestä kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV)

I osa. Yleiset määräykset

Yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV), jäljempänä CIV-määräykset, jotka muodostavat yleissopimuksen A-liitteen, perustuvat vuoden 1980 yleissopimuksen CIV-määräyksiin. CIV-määräyksiä sovelletaan kaikilla sopimusvaltion rautatiereiteillä. Määräykset tulevat artiklan 1 mukaan sovellettaviksi silloin, kun kuljetussopimuksen mukaisen kuljetuksen lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat eri sopimusvaltioissa.

Jos kuljetus sisältää sopimusvaltion sisäisessä liikenteessä maantie- tai sisävesikuljetuksen, CIV-määräykset tulevat sovellettaviksi koko kuljetuksen osalta. Määräykset on

yhdenmukaistettu meriliikenteen vuoden 1974 Ateenan konvention ja ilmaliikenteen Varsovan sopimuksen kanssa, erityisesti toisen kuljetusyhtiön suorittamassa kuljetuksessa.

Sopimusvaltio voi 2 artiklan mukaan ilmoittaa, ettei se sovelle kaikkia kuljettajan vastuuta matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta koskevia määräyksiä alueellaan sattuvien onnettomuuksien kohteeksi joutuviin matkustajiin, jos nämä ovat sen kansalaisia tai henkilöitä, joiden vakinainen asuinpaikka on tässä valtiossa.

Määräysten tulkinnan kannalta keskeiset käsitteet määritellään 3 artiklassa. Jäsenvaltioille sallituista määräyksistä poikkeamisesta määrätään 4 artiklassa. Jäsenvaltiot voivat poiketa määräyksistä sellaisissa kuljetuksissa, jotka tapahtuvat yksinomaan rajan molemmin puolin sijaitsevan kahden aseman välillä, jos näiden ja rajan välissä ei ole muuta asemaa. Poikkeaminen on myös mahdollista silloin, kun kahden jäsenvaltion välinen kuljetus kulkee sellaisen valtion kautta, joka ei ole jäsenvaltio.

CIV-määräykset ovat artiklan 5 mukaan pakottavaa oikeutta, jollei toisin ole sovittu. Kuljettaja voi kuitenkin aina lisätä kuljetussopimuksella omia vastuitaan ja velvollisuuksiaan.

Vahingonkorvausvelvollisuus perustuu ankaran vastuun periaatteelle, jonka mukaisesti rautatieyhtiön vastuussa asiakkaalleen junavuorojen peruuttamisesta, viivästyksestä ja katkenneista jatkoyhteyksistä. Tosin rautatieyhtiö on tietyissä tapauksissa vapautettu vahingonkorvausvelvollisuudesta määräyksissä mainituilla erityisperusteilla. Rautatieyhtiö on vastuussa oman toimintansa ohella myös rataverkon haltijan vastuupiiriin kuuluvasta vahingosta, joka matkustajalle aiheutuu. Välisten vahinkojen korvausvelvollisuus on rajoitettua. Korvausvastuun enimmäismääriä on nostettu moottoriajoneuvojen kuljetusta lukuun ottamatta.

Suomen kansalliseen lainsäädäntöön verrattuna CIV-määräykset vastaavat lähtökohteisesti raideliikennevastuulain ja rautatiekuljetuslain säännöksiä. Junavuoron viivästyksen osalta rautatiekuljetuslain säännös junavuoron viivästyksen aiheuttamasta korvausvastuusta on soveltamisalaltaan CIV-

sopimusmääräyksiä hieman suppeampi.

II osa. Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano

Lähtökohtaisesti kuljetussopimuksen todistena on 6 artiklan mukaan matkalippu, mutta kuljetussopimussuhde syntyy myös ilman matkalippua. Määräysten 7 artiklassa määrätään tarkemmin matkalipusta, 8 artiklassa kuljetusmaksusta ja 9 artiklassa matkustusoi-keudesta. Hallinnollisten muodollisuuksien täyttämistä määrätään 10 artiklassa ja junan peruuntumisen tai myöhästymisen ja jatkoyhteyden menettämisen merkitsemisestä matkalippuun 11 artiklassa.

III osa. Käsimatkatavaran, eläinten, matkatavaran ja ajoneuvojen kuljetus

Matkustajalla on 12 artiklan mukaan oikeus kuljettaa mukanaan matkatavaraa, jättää matkatavaraa erikseen kuljetettavaksi (kirjattu matkatavara) sekä erityismääräysten mukaisesti kuljettaa ajoneuvoja ja vaarallisia aineita. Kuljettajalla on näihin kuljetettaviin esineisiin nähden 13 artiklan mukaan tarkastusoikeus joko matkustajan tai kahden riippumattoman todistajan läsnä ollessa. Sopimuksen 14—25 artikloissa määrätään hallinnollisten muodollisuuksien täyttämistä, käsimatkatavaroiden ja eläimien valvontavelvollisuudesta, matkatavaran kirjaamisesta, matkatavaratodistuksesta, matkatavaran maksamisesta, merkitsemisestä ja matkustajan määräämisoikeudesta matkatavaraan nähden, matkatavaran luovutuksesta sekä ajoneuvojen kuljetusehdoista ja kuljetusasiakirjoista.

IV osa. Kuljettajan vastuu

Kuljettajalla on 26 artiklan mukaan vastuu matkustajan kuolemasta, ruumiinvammasta tai muusta fyysisen tai henkisen koskemattomuuden haitasta rautatien käyttöön liittyvässä onnettomuudessa, jos matkustaja on ollut junassa taikka noussut junaan tai poistunut siitä. Kuljettaja vapautuu vastuustaan tietyn edellytyksen, jos onnettomuus on aiheutunut rautatien käyttöön liittymättömästä syystä, matkustajan omasta toiminnasta tai

kolmannen henkilön käyttäytymisestä. Rata-verkon haltijan toiminnasta kuljettaja vastaa kuitenkin aina.

Vahingonkorvaus määräytyy 27—30 artiklojen mukaan lähtökohtaisesti samalla tavalla kuin raideliikennevastuulaissa. Vahingonkorvauksen enimmäismäärä on 175 000 laskentayksikköä matkustajaa kohden, jollei kansallisessa lainsäädännössä ole korkeampaa vastuurajaa. Vahingonkorvauksen enimmäismäärä käsimatkatavarasta tai henkilökohtaisista esineistä on 1 400 laskentayksikköä. Kansallisen lainsäädännön mukaan tällaiseen vahinkoon sovelletaan vahingonkorvauslain vahingon määrää koskevia säännöksiä.

Kuljettajalla on vastuu myös junavuoron peruuntumisesta tai myöhästymisestä taikka jatkoyhteyden menettämisestä. Vastuu on lähtökohtaisesti samanlainen kuin rautatiekuljetuslain 21 §:ssä.

III luku. Vastuu käsimatkatavarasta, eläimistä, matkatavarasta ja ajoneuvoista

Matkustajan kuollessa tai loukkaantuessa kuljettaja vastaa 33 artiklan mukaan myös vahingosta, joka aiheutuu matkustajan yllä olevien tai hänen käsimatkatavarana mukanaan kuljettamiensa esineiden täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta. Vahingonkorvauksen enimmäismäärä on 34 artiklan mukaan kutakin matkustajaa kohti enintään 1 400 laskentayksikköä. Vastuusta vapautumisesta eräissä tapauksissa määrätään 35 artiklassa, vastuuperiaatteista 36 artiklassa ja todistustaakasta 37 artiklassa.

Matkatavaran osalta CIV-määräyksissä määrätään seikoista, joiden perusteella kuljettajalla on vastuu matkatavaran vahingoittumisesta, katoamisesta tai viivästyksestä, jollei muuta näytetä. Matkatavara katsotaan 40 artiklan mukaan kadonneeksi 14 vuorokauden kuluessa, jos luovutus viivästyy. Perättäisten kuljetusten osalta vastuu on 38 artiklan mukaan yhteisvastuullista.

Kuljettajan vastuun enimmäismäärä on 41 artiklan mukaan todetun vahingon osalta enintään 80 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 1 200 laskentayksikköä kolia kohden taikka toteamattoman vahingon osalta enintään 20 laskentayksik-

köä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 300 laskentayksikköä kolia kohden. Vastaavat vahingonkorvauksen enimmäismäärät ovat artiklan 43 mukaan luovutuksen viivästyessä 0,80, 14, 0,14 ja 2,80 laskentayksikköä. Suomessa korvauksen enimmäismäärä on 25 euroa/kg puuttuvasta kokonaispainosta.

Kuljetettavan ajoneuvon osalta viivästysvahingon enimmäismäärä on 44 artiklan mukaan kuljetusmaksun suuruinen, auton kadotessa 45 artiklan mukaan 8 000 laskentayksikköä ja ajoneuvossa olleiden esineiden osalta 46 artiklan mukaan 1 400 laskentayksikköä. Suomessa vastaavat vastuurajat ovat 10 000 euroa ja 1 700 euroa.

Vastuurajoituksia ei 48 artiklan mukaan sovelleta kuitenkaan, jos vahinko on aiheutunut kuljettajan tahallisuudesta tai huolimattomuudesta. Liitteen 49 artiklassa määrätään korvausmäärän muuntamisesta ja korosta ja 50 artiklassa vastuusta ydintapahtuman sattuessa.

Matkustaja voi 53 artiklan mukaan myös joutua vahingonkorvausvastuuseen CIV-määräysten nojalla, jos matkustaja on sopimusmääräyksissä tarkoitetulla tavalla aiheuttanut vahinkoa.

Osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen toteamisesta määrätään 54 artiklassa. Kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa korvauksista voidaan 55 artiklan mukaan vaatia siltä kuljettajalta, jonka toiminnan piirissä vahinko on aiheutunut. Muiden vaateiden osalta ensimmäinen, viimeinen ja se, jonka toiminnan piirissä vahinko on aiheutunut, ovat vastuussa vahingosta yhteisvastuullisesti.

Toimivaltainen tuomioistuin määräytyy 57 artiklan mukaan joko sopimuksen mukaan tai vastaajan kotipaikan tai muun vastaavan paikan mukaan. Vahingonkorvausta on vaadittava kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa pääsääntöisesti viimeistään 12 kuukauden kuluttua siitä, kun vahingonkärsijä on ilmoittanut vahingosta kuljettajalle, jolle vahingonkorvausvaatimus voidaan esittää. Kanne-oikeus vanhenee 60 artiklan mukaan matkustajan osalta kuitenkin kolmessa vuodessa ja muun oikeudenomistajan osalta viidessä vuodessa. Matkatavaran osalta vaatteet tulee esittää pääsääntöisesti tavaraa vastaanotettaessa.

Vahingonkorvausvastuuseen joutuneella kuljettajalla on 62 artiklan mukaan takautumisoikeus sellaiseen kuljettajaan nähden, jonka vastuupiirissä vahinko on aiheutunut.

Yhtenäiset määräykset sopimuksesta tavaransainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM)

Yhtenäiset määräykset sopimuksesta tavaransainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM) perustuvat vuoden 1980 yleissopimuksen CIM-määräyksiin. CIM-määräyksiä sovelletaan 1 artiklan mukaan kuitenkin kaikilla sopimusvaltion rautatiereiteillä.

CIM-määräyksiä voidaan soveltaa myös sellaiseen kuljetukseen, jossa kuljetus sopimusvaltioiden välillä suoritetaan muussa kuin sopimusvaltiossa. Sopimusvaltiolla on kuitenkin oikeus rajoittaa tällaista määräysten soveltamista ilmoittamalla kolmannen valtion kanssa sovellettavista kuljetusta koskevista määräyksistä.

Määräykset eivät sisällä kuljetusvelvollisuutta eivätkä tariffimääräyksiä. Ne perustuvat muutoinkin sopijapuolten sopimusvapauden varaan. Aiemmat linjaluettelot tulevat sovellettaviksi vain rautatiekuljetukseen liittyvissä rajat ylittävissä meri- tai sisävesikuljetuksissa. Määräyksiä on yhdenmukaistettu tavaraliikenteestä tiellä suoritettavan kuljetuksen yleissopimuksen sopimusehtojen (CMR) mukaisiksi, erityisesti rahtikirjan oikeudellisen merkityksen osalta.

Vahingonkorvausvastuun enimmäismäärä on pidetty ennallaan, 17 erityisnosto-oikeutena, mutta rautatieyrityksellä on oikeus nostaa tätä enimmäismäärää. Meri- ja yhdistettyjä kuljetuksia varten on olemassa omat erityiset vastuunrajoitussäännökset.

CIM-määräykset ovat 5 artiklan mukaan pakottavaa oikeutta, jollei toisin ole sovittu. Kuljettaja voi kuitenkin aina lisätä kuljetussopimuksella omia vastuitaan ja velvollisuuksiaan.

Jos kuljetus sisältää sopimusvaltion sisäisessä liikenteessä maantie- tai sisävesikuljetuksen, CIM-määräykset tulevat sovellettaviksi koko kuljetuksen osalta. Ne on yhdenmukaistettu meriliikenteen vuoden 1974 Ateenan konvention ja ilmaliikenteen Varsovan sopimuksen kanssa, erityisesti toisen kul-

jetusyrityksen suorittamassa kuljetuksessa.

Kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu 6 artiklan mukaan kuljettamaan tavaransainvälisen vastaan määräpaikkaan ja luovuttamaan sen siellä vastaanottajalle. Kuljetussopimuksen todisteena 12 artiklan mukaan on yhtenäisen mallin mukainen rahtikirja, mutta kuljetussopimussuhde syntyy myös ilman rahtikirjaa. Liitteen 7 artiklassa määrätään rahtikirjan vähimmäisisällöstä ja tiedoista, joita rahtikirjaan voidaan ottaa. Lähettäjä vastaa rahtikirjassa annettujen tietojen oikeellisuudesta. Jos kyseessä on vaarallisten aineiden kuljetus, jota rahtikirjassa ei ole mainittu tai se ei ole muutoin kuljettajan tiedossa, kuljettaja voi olettaa tavaransainvälisen sopimusmääräysten mukaisesti vaarattomaksi.

CIM-liite sisältää sopimusmääräyksiä tavaransainvälisen kuormaamisesta ja kuljetusajoista sekä tavaransainvälisen luovuttamisesta ja oikeudesta määrätä tavaransainvälisen kuljetuksen aikana. Kuljettajalla on 11 artiklan mukaan vastaava oikeus tavaransainvälisen tarkastukseen kuin CIV-määräyksissä määrätään. Liitteen 8 artiklassa määrätään rahtikirjan ilmoituksia koskevasta vastuusta, 9 artiklassa vaarallisten aineiden lähettämisestä, 10 artiklassa kustannusten maksamisesta.

Tavaransainvälisen kuormaamisesta ja purkamisesta määrätään 13 artiklassa, päällyksestä 14 artiklassa ja hallinnollisten määräysten täyttämistä 15 artiklassa. Tavaransainvälisen luovuttamisen yksityiskohdista määrätään 16—22 artikloissa.

Kuljettajalla on 23 artiklan mukaan vastuu tavaransainvälisen vahingoittumisesta ja katoamisesta koko kuljetuksen ajan, samoin viivästyisestä. Kuljettaja voi vapautua vastuustaan sopimusmääräyksiensä mukaisin edellytyksin. Rautaverkon haltijan toiminnasta kuljettaja vastaa kuitenkin aina.

Tavara katsotaan 29 artiklan mukaan kadonneeksi 30 vuorokauden kuluessa, jos luovutus viivästyy. Perättäisten kuljetusten osalta vastuu on 26—28 artiklojen mukaan yhteisvastuullista. Kuljettajan vastuun enimmäismäärä 30 artiklan mukaan on tavaransainvälisen kadotessa 17 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta. Tavaransainvälisen vähentymisestä kuljetuksen aikana on 31 artiklassa olemassa sopimusmääräykset sallitusta vähentymisestä. Tavaransainvälisen vahingoittumisesta

suoritettava korvaus perustuu 32 artiklan mukaan tavarán arvon vähentymiseen, mutta enimmäismäärä on sidottu siihen suhteelliseen tavarán osuuteen kuin mitä enimmäismäärä vahingoittuneen tavarán osalta on tavarán kadotessa.

Suomessa sovelletaan tavarán katoamiseen lyhyempää 14 vuorokauden määräaikaá, jos luovutusaika on sovittu, ja muutoin 28 vuorokautta. Kuljettajan vastuun enimmäismäärä on enintään 25 euroa kuljetuksen puuttuvasta kokonaispainosta.

Vastuurajoituksia ei artiklan 36 mukaan sovelleta kuitenkaan, jos vahinko on aiheutunut kuljettajan tahallisuudesta tai huolimattomuudesta.

Vaade esitetään 43 artiklan mukaan sille kuljettajalle, jonka toiminnan piirissä vahinko on aiheutunut taikka ensimmäiselle tai viimeiselle kuljettajalle. Toimivaltainen tuomioistuin määräätyy 46 artiklan mukaan joko sopimuksen mukaan taikka vastaajan kotipaikan tai muun vastaavan paikan tai tavarán vastaanottopaikan mukaan. Vaade on lähtökohtaisesti esitettävä tavaraa vastaanotettaessa, ja joka tapauksessa vaateen vanhentumisaika on yksi vuosi tai tietyissä 48 artiklassa mainituissa tapauksissa kaksi vuotta.

Vahingonkorvausvastuuseen joutuneella kuljettajalla on 50 artiklan mukaan takautumisoikeus sellaiseen kuljettajaan nähden, jonka vastuun piirissä vahinko on aiheutunut.

Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö (RID)

Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö (RID) koskee yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa vaarallisten aineiden kuljetusta ja siihen liittyvää liikennettä liitteen A ja B (CIV ja CIM) mukaisesti. Vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksessa kyseiset RID-määräykset ovat CIM-määräysten liitteenä. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimukseen ne on sisällytetty erillisenä liitteenä (liite C).

Liitteeseen C kuuluvat vaarallisten aineiden asiantuntijakomission vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen voimaantuloon mennessä hyväksymät määräykset vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateillä. Viimeisimmät muutokset RID-ohjesääntöihin tuli-

vat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2003. Sisällöllisesti nämä määräykset vastaavat niitä rautateiden vaarallisten aineiden kuljetusvaatimuksia, joiden perusteista säädetään neuvoston direktiivillä 96/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiiveillä 96/86/EY ja 1999/47/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/62/EY sekä komission direktiiveillä 2001/6/EY ja 2003/29/EY. Liitteen C ja sen alaliitteen sopimusmääräykset kuuluvat kokonaisuudessaan jaetun toimivallan alaan. RID-määräykset koskevat lähinnä tavarán lähettävää yritystä ja vaarallisia aineita kuljettavaa rautatieyritystä.

Ohjesäännön mukaan lähettäjä on velvollinen luokittelemaan ja pakkaamaan aineen oikein, merkitsemään kollin oikein ja antamaan oikein täytetyt asiakirjat kuljetuksen suorittajalle.

Kuljetuksen suorittaja on velvollinen varmistamaan, että kuljetettavaksi annettua ainetta saa kuljettaa rautateitse, rahtikirjassa on vaaditut tiedot, säiliöiden seuraava tarkastuspäivämäärä ei ole umpeutunut, vaunuja ei ole ylikuormattu ja että vaunut on merkitty määräysten mukaisesti.

Vastaanottajan on huolehdittava määräysten edellyttämällä tavalla vaunujen ja konttien puhdistuksesta sekä kuljetetun aineen vaaratekijöiden poistamisesta.

Kaikille vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuville henkilöille on annettava yleiset tiedot vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä määräyksistä sekä erityiskoulutusta henkilön työtehtäviin liittyvistä määräyksistä sekä tehtävissä esiintyvistä vaaratilanteista. Henkilöille on annettava täydennyskoulutusta määräajoin ohjesäännöissä tapahtuneista muutoksista.

Vaaralliset aineet jaetaan yhdeksään eri luokkaan ja kullekin luokalle on esitetty luokituskriteerit ja testimenetelmät. RID-säännösten keskuksena on iso yli 3 000 ainenimikettä sisältävä taulukko, jossa tavallisesti kuljetettavat aineet ovat valmiiksi luokiteltuina ja josta myöskin selviävät ainekohtaisesti tärkeimmät tiedot, kuten merkinnät, sallitut pakkaustyypit, sallitut säiliötyypit ja kuljetusta koskevat erityismääräykset.

Vaarallisia aineita sisältävät kollit, kontit, säiliöt ja vaunut on varustettava säädetyillä

merkinnöillä.

Kuljetettava vaarallinen aine ja sen luokitustiedot on merkittävä rahtikirjaan määräysten edellyttämällä tavalla.

Ohjesääntö sisältää tarkat ja yksityiskohtaiset rakenne-, testaus-, hyväksyntä- ja merkintävaatimukset eri tyyppisille pakkauksille ja säiliökonteille ja säiliövaunuille.

Vaaralliset aineet on kuormattava vaunun säädetyllä tavalla ottaen huomioon myös eri aineita koskevat yhteenkuormauskiellot. Ainetta saa kuljettaa irtotavarana ainoastaan silloin, kun se on ohjesäännössä sallittu. Junien kokoonpanossa räjähteitä sisältävät vaunut on erotettava suojavaunuilla palonaroista aineista.

Yhtenäiset määräykset vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista (CUV)

Yhtenäisiä määräyksiä vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista (CUV) sovelletaan kahden- tai monenkeskisiin sopimuksiin rautatievaunujen käytöstä kuljetusvälineenä yhtenäisten määräysten CIV ja yhtenäisten määräysten CIM mukaisten kuljetusten suorittamiseen. Liite sisältää sopimusmääräykset vaunujen merkinnöistä, vastuusta vaunun kadotessa tai vahingoittuessa, vastuusta vaunun aiheuttamista vahingoista sekä henkilöstöä ja muita toimijoita koske vasta vastuusta.

Vahingonkorvausoikeudelliset kysymykset kuuluvat Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan. Kansallista sääntelyä vahingonkorvausoikeudellisista kysymyksistä ei Suomessa kuitenkaan ole, koska kyseessä on sopimussuhteessa sovellettavasta vahingonkorvausvastuusta. Tältä osin sääntely on vaunujen käytön osalta uutta. Nykyisellään asia on yleisen sopimusoikeuden varassa.

Liitteen mukaan rautatieyrittäjä on vahingonkorvausvastuussa käyttämistään rautatievaunusta (4 artikla). Vapautuakseen vastuusta rautatieyrittäjällä on todistustaakka sen osoittamiseksi, että vahinko ei ole aiheutunut sen syystä. Vaunun tai sen osien katoaminen voidaan rinnastaa vaunun vahingoittumiseen (4 ja 6 artikla). Sopimusmääräykset eivät ole pakottavia, joten vahingonkorvausvastuusta voidaan sopia osapuolten välillä sopimus-

määräyksistä poikkeavasti (4 artikla).

Se, joka on luovuttanut rautatievaunun yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaan liikenteeseen, on tuottamusvastuussa vaunun aiheuttamista vahingoista (7 artikla). Rautatieyrittäjä on osaltaan vastuussa henkilökunnastaan ja muista sopimuksen toimeenpanoon käyttämistään henkilöistä (9 artikla).

Liite tulee Suomessa sovellettavaksi vaunun omistajan, haltijan ja toisessa sopimusvaltiossa toimivan rautatieyrittäjän välisissä vastuusuhteissa. Suomessa toimivien rautatieyrittäjien välisiin sopimussuhteisiin näillä sopimusmääräyksillä ei olisi vaikutusta, ellei kyse ole sellaisesta kuljetuksesta, johon sovellettaisiin CIV-tai CIM-määräyksiä. Tämä edellyttäisi sitä, että henkilö- tai tavaraliikennettä harjoitettaisiin Suomessa yhtä useampi rautatieyrittäjä ja että näiden yritysten kuljetuksessa olisi kyse yleissopimukseen alaan kuuluvasta samasta kuljetuksesta.

Liitteeseen sisältyvät vaunujen merkintöjä koskevat sopimusmääräykset (3 artikla) kuuluvat yhteisön oikeuden alaan, jolloin näitä sopimusmääräyksiä ei sovelleta yleissopimuksen 3 artiklan 2 pykälän nojalla.

Yhtenäiset määräykset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI)

Yhtenäisiä määräyksiä sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI) sovelletaan sopimuspuolten kotipaikasta ja kansalaisuudesta riippumatta kaikkiin sopimuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin käyttöä yhtenäisten määräysten CIV ja yhtenäisten määräysten CIM mukaisten kansainvälisten rautatiekuljetusten suorittamiseen.

Yhtenäisiä määräyksiä sovelletaan rautatieyrittäjän ja infrastruktuurihallinnon (rataverkon haltijan) välisiin vahingonkorvausoikeudellisiin suhteisiin. Sopimusmääräykset koskevat myös vahingonkorvausvelvollisuutta koskevaa oikeudenkäyntiä. Lähtökohtana on se, että infrastruktuurihallinto vastaa toiminnastaan aiheutuvista henkilö- ja esinevahingoista (artikla 8) ja vastaavasti rautatieyrittäjä toiminnastaan aiheutuvista vahingoista infrastruktuurihallinnolle (artikla 9). Kansallisesti näistä vastuista säädetään raideliiken-

nevastuullailla.

Määräyksiä ei kuitenkaan sovelleta rautatieyrityksen (kuljettajan) tai rataverkon haltijan vastuuseen henkilöstönsä nähden tai näiden ja kolmannen henkilön väliseen suhteeseen. Kolmansiin kohdistuvista vahingonkorvausvastuista on kansallisesti säädetty raideliikennevastuulaissa.

Sopimusmääräykset ovat lähtökohtaisesti pakottavaa oikeutta. Jokainen sopimus, joka poikkeaa suoraan tai epäsuoraan määräyksistä, on mitätön, ellei määräyksissä toisin määrätä.

Sopimusmääräykset koskevat myös rataverkon käyttösopimusta, mutta rataverkon käyttöä koskevat sopimusmääräykset kuuluvat kokonaisuudessaan yhteisön oikeuden alaan. Näitä sopimusmääräyksiä (II osa) ei siten sovelleta yleissopimuksen 3 artiklan nojalla.

Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU)

Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU) koskevat rautatiekaluston teknisten normien vahvistamista ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymistä. Hyväksymisestä vastaa teknisten kysymysten asiantuntijakomissio yleissopimuksen 16 ja 20 artiklan sekä 33 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti. Jäsenvaltio voi perustellusta syystä ilmoittaa, ettei se sovelleta tiettyjä teknisiä määräyksiä alueellaan.

Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi liitteen 2 artiklan k-kohdan ja 5 artiklan mukaisesti vahvistaa teknisiä normeja, joita hyväksytyt kansalliset tai kansainväliset standardoimislaitokset ovat laatineet. Vahvistetut tekniset normit tulevat voimaan yleissopimuksen mukaisesti. Komissio voi liitteen 2 artiklan 1 kohdan ja 6 artiklan mukaan hyväksyä teknisiä määräyksiä, jotka koskevat rautatiekaluston rakennetta, käyttöä tai kunnossapitoa tai menettelysääntöä, joka ei ole tekninen normi. Liitteen 8 artiklassa määrätään

niistä osa-alueista, joiden mukaisesti vahvistetut tekniset normit ja hyväksytyt tekniset määräykset annetaan liitteen liitteinä.

Liitteen 11 artiklan mukaan APTU-määräyksillä on etusija muihin rautatiejärjestelmää koskeviin vaatimuksiin nähden. Kyseisten teknisten normien vahvistaminen ja teknisten määräysten hyväksyminen ovat pääosin päällekkäisiä yhteisön oikeuden yhteentoimivuussääntelyn kanssa. Vain siltä osin kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltiolla on oikeus antaa kansallisia teknisiä määräyksiä, liitteen F mukaisesti voimaan tulevat sopimusvelvoitteet voisivat olla Suomea sitovia.

Liitteen mukaisten teknisten määräysten valmistelu on aloitettu Kansainvälisessä rautatieliitossa (UIC), joka on merkittävästi mukana myös Euroopan yhteisön yhteentoimivuussääntelyyn kuuluvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelussa. Käytettävissä olevien tietojen mukaan liitteen mukaisia teknisiä määräyksiä valmistellaan yhteentoimivuussääntelyn mukaisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien pohjalta. Liitettä voitaneen kuitenkin pitää pääosin jaetun toimivallan alaan kuuluvana, jossa Euroopan yhteisö on toimivaltainen. Teknisten määräysten tarkoituksen ja tavoitteiden sekä valmisteluaineiston perusteella tekniset vaatimukset eivät näyttäisi laajentavan niitä velvoitteita, joita yhteisön oikeuden perusteella vaaditaan tai muutoin rautatieyritysten välisessä liikenteessä nykyisellään sopimusperusteisesti sovelletaan.

Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF)

Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF) koskevat menettelyä, jolla rautatiekulkuneuvot ja muu rautatiekalusto hyväksytään käyttöön kansainvälisessä liikenteessä. Sopimusmääräykset koskevat teknistä hyväksyntää, muussa sopimusvaltiossa annetun teknisen hyväksynnän tunnustamista, ja sovellettavia raidekulkuneuvojen rakennemääräyk-

siä, jotka ovat hyväksynnän edellytyksiä, sekä käyttömääräyksiä.

Liitteessä määrätään myös teknisen hyväksynnän menettelystä ja todistuksista sekä käytettävistä raidekulkuneuvojen rekisteröinnistä, mikä on nykytilanteeseen verrattuna uutta. Liite sisältää myös sopimusmääräyksiä raidekulkuneuvojen kunnossapidosta ja toimenpiteistä onnettomuuden ja vakavan vaurion tapahtuessa sekä raidekulkuneuvojen pakkokeinonomaaisesta pysäyttämisestä, palauttamisesta ja liitteen mukaisten veloitteiden laiminlyöntien seuraamuksista.

Liitteen 3 artiklan mukaan jokaisen rautatiekulkuneuvon tulee olla hyväksytty näiden yhtenäisten määräysten mukaisesti, jotta sitä voidaan käyttää kansainväliseen liikenteeseen. Hyväksyttävyyden perusteena ovat liitteen F mukaiset APTU-määräykset ja liitteen C mukaiset RID-määräykset. Liitteen 4 artiklassa määrätään teknisen hyväksynnän menettelystä, joka perustuu joko yksittäisen rautatiekulkuneuvon käyttölupaan tai tyyppihyväksynnän ja käyttöluvan yhdistelmälle.

Liitteen 5 artiklan mukaisesti sopimusvaltion on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka kansallisesti vastaisi liitteessä tarkoitetuista tehtävistä. Suomessa tämä viranomainen olisi Ratahallintokeskus. Ratahallintokeskus vastaa nykyisellään liitteessä tarkoitetuista kansallisista tehtävistä. Liitteen 6 artiklan mukaan toisen sopimusvaltion antama hyväksyntä tunnustettaisiin toisessa sopimusvaltiossa sellaisenaan, jolloin sopimusvaltio ei voi vaatia uutta teknistä hyväksyntää, jos sellainen on rautatiekulkuneuvolle aiemmin saatu toisessa sopimusvaltiossa. Tätä vastaava sopimusmääräys on 17 artiklassa, jonka mukaan hyväksyttyä rautatiekulkuneuvoa ei saa palauttaa tai pysäyttää, jos se on yleissopimuksen mukaisesti hyväksytty ja vastaa sopimus määräyksiä.

Liitteen 7–9 artiklat sisältävät sopimusmääräyksiä niistä vaatimuksista, joita tämän liitteen mukaisessa hyväksymismenettelyssä sovelletaan. Vaatimukset perustuvat yleissopimuksen liitteiden C ja F mukaisiin vaatimuksiin. Liitteen 10–12 artiklat sisältävät sopimusmääräyksiä teknisestä hyväksynnästä, sitä koskevista todistuksista ja näiden asiakirjojen yhtenäistämisestä. OTIF vastaa 13 artiklan mukaan tietokannasta, johon

koottaisiin tiedot kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyistä rautatiekulkuneuvoista. Tietojen luovuttamisesta määrättäisiin 13 artiklan 5 §:n mukaisella liitteellä.

Liitteen 14 artiklan mukaisesti kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyissä rautatiekulkuneuvoissa tulee olla hyväksymistä koskevat merkit ja merkinnät. Yleissopimuksen mukainen teknisten kysymysten asiantuntijakomissio määrää merkkejä ja merkintöjä koskevista siirtymäajoista. Sopimusliitteen D 3 artiklan mukaan sen, joka luovuttaa vaunun kansainväliseen liikenteeseen, on huolehdittava artiklassa mainittujen merkintöjen asianmukaisuudesta. Liitteen 15 artiklassa on perusvaatimukset rautatiekulkuneuvon kunnossapidosta ja 16 artiklassa sopimusmääräykset onnettomuustilannetta ja vakavaa vauriotilannetta varten. Määräysten noudattamatta jättämistä koskevat menettelyt ja seuraamukset ratkaistaisiin 18 artiklan mukaisesti kansallisen lain mukaan.

Liitteen G mukaiset vaatimukset kuuluvat Euroopan yhteisön yhteentoimivuussääntelyn soveltamisalaan ja jäisivät siten yleissopimuksen 3 artiklan mukaisesti Suomessa soveltamatta. Suomessa teknisiin vaatimuksiin ja hyväksymismenettelyyn sovelletaan lakia Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (561/2002), joka koskee pääosin kaikkia sopimusliitteen mukaisia vaatimuksia.

Siltä osin kuin mainitun lain tai sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten ala ei kata liitteen G sopimusmääräyksiä, Euroopan komissio on antanut tai se valmistelee sopimusliitteen mukaisia seikkoja koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Nämä tekniset eritelmät kattavat myös ne seikat, joita direktiivitasolla ei ole toistaiseksi säädetty yhteisön oikeudessa. Tämän vuoksi koko liitettä voidaan pitää jaetun toimivallan alaan kuuluvana, jossa Euroopan yhteisö on toimivaltainen.

2. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Sopimusmääräysten voimaansaattaminen.* Pykälässä säädettäisiin kansainväliseen rautatiekuljetukseen sovellettavista määräyksistä. Pykälän 1 momentissa on tavanomainen voimaansaattamissäännös, jonka nojalla

ne kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset, jotka on tehty Vilnassa muutospöytäkirjalla 3 päivänä kesäkuuta 1999, ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Tämän mukaisesti COTIF-yleissopimuksen tultua voimaan sen määräyksiä sovelletaan kaikkiin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluviin kuljetussopimuksiin. Tieto siitä, mitkä valtiot ovat yleissopimuksessa sopimuspuolina, on saatavissa ulkoasiainministeriön valtiosopimusrekisteristä. Yleissopimuksen määräyksiä tulkittaessa on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon sopimuksen soveltamiskäytäntö muissa sopimusvaltioissa sekä sopimuksen valmistelutyöt.

COTIF-yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus. Euroopan yhteisön jäsenvaltiolla ja Euroopan yhteisöllä on jaettu toimivalta yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Yhteisön toimivaltaan kuuluvia sopimusmääräyksiä sisältyy vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiin (RID) sekä infrastruktuurin käytöstä (CUI), rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräyksiä hyväksymisestä (APTU) ja rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF) kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskeviin yleissopimuksen liitteisiin. Käytännössä näiden liitteiden sopimusmääräykset jäävät Suomessa soveltamatta yleissopimuksen 3 artiklan 2 §:n nojalla, koska yhteisön oikeudessa säädetään näistä asioista.

Lisäksi COTIF-yleissopimuksen soveltamisalaa koskeva sopimusvaltion varauma tai selitys voisi estää sopimuksen soveltamisen varaumaa koskevilta osin. COTIF-yleissopimuksen 41 artiklan nojalla sopimusvaltio voi ilmoittaa tallettajalle osoitetulla ilmoituksella, että se ei sovelle yleissopimuksen tiettyjä liitteitä kokonaisuudessaan.

COTIF-yleissopimusta sovelletaan lähtökohtaisesti siihen liittyneiden valtioiden välisiä rautatiekuljetuksia koskeviin sopimuksiin. COTIF-yleissopimuksen mukaisesti on kuitenkin mahdollista, että yleissopimusta sovelletaan myös rautatiekuljetukseen sellaisessakin valtiossa, joka ei ole yleissopimuksessa sopimuspuolena, edellyttäen, että kuljetus on kolmannen valtion osalta läpikululiikennet-

tä. Sopimusvaltioilla on kuitenkin oikeus rajoittaa yleissopimuksen sovellettavuutta tällaisen valtion osalta.

Suomessa tämä tarkoittaisi Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshyönteä koskevan sopimuksen yksinomaista soveltamista, joten COTIF:n sopimusmääräykset eivät voisi lainkaan tulla sovellettaviksi Venäjän kautta tapahtuvaan kuljetukseen, vaikka lähtö- ja määräaseman sopimusvaltio kuuluisivat COTIF-yleissopimukseen.

2 §. *Eräiden sopimusmääräysten julkaisematta jättäminen.* Tarkoituksena on, että vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan ohjesäännön (RID) teknisiä liitteitä ei julkaistaisi Suomen säädöskokoelmassa, koska liitteiden määräykset kuuluvat yhteisölainsäädännön alaan ja tulevat julkaistuksi jo tätä kautta. Määräykset olisivat saatavilla liikenne- ja viestintäministeriöstä suomen ja ruotsin kielellä. Tekniset liitteet uudistetaan kahden vuoden välein. Uudet tekniset määräykset ovat tulossa voimaan vuoden 2005 alussa. Parhailaan on menossa näitä määräyksiä koskeva opting out –menettely eli liitteiden muutosten ulkopuolelle jättäytyminen. Mikäli enemmän kuin yksi kolmasosa OTIF:n jäsenmaista ei ilmoita vastustavansa määräysten voimaantuloa, ne tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelelee määräysten voimaansaattamista koskevaa lakiehdotusta, joka annetaan eduskunnalle myöhemmin keuhatistuntokaudella 2004.

Pykälän 2 momentin mukaan COTIF-yleissopimuksen kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä annettujen yhtenäisten määräysten (APTU) teknisten liitteiden määräyksiä ei julkaistaisi säädöskokoelmassa. Ratahallintokeskus antaisi määrääksistä tietoja ja ne olisivat saatavissa suomen ja ruotsin kielellä Ratahallintokeskuksesta. Tämä olisi perusteltua sen vuoksi, että yhteisölainsäädännön mukaiset tekniset eritelmat syrjäyttävät ne vaiheittain.

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Suomessa toimivaltainen viranomainen olisi Ratahallintokeskus COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklan 1 §:ssä tarkoitetuissa yhteentoimivuusasioissa, jotka koske-

vat rautatiekaluston teknistä hyväksyntää. Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklan 2 §:n mukaisesti tekninen hyväksyntä voidaan antaa muun kuin viranomaisen tehtäväksi.

Ehdotetun lain mukaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain mukainen ilmoitettu laitos voisi suorittaa osan julkisesta hallintotehtävästä. Tästä on säädetty rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaissa tyhjentävästi perustuslain 124 §:n mukaisesti. Ilmoitettu laitos ei tällöin käyttäisi itsenäistä päätösvaltaa rautatiekaluston käyttöönoton sallimisesta, vaan se kuuluisi 5 §:n nojalla Ratahallintokeskuksen toimivaltaan.

COTIF-yleissopimuksen liitteessä C tarkoitettuista toimivaltaisista viranomaisista on säädetty vaarallisten aineiden kuljetuksessa annetussa laissa. Näitä valvontaviranomaisia olisivat muun muassa merenkululaitos, Ilmailulaitos, tullilaitos, poliisiviranomaiset, Ratahallintokeskus, rajavartiolaitos, satamaviranomaiset, turvatekniikan keskus, Ajo-neuvohallintokeskus ja säteilyturvakeskus.

4 §. *Voimaantulo.* Pykälän 1 momentin mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin tavallan presidentin asetuksella.

3. Voimaantulo

COTIF-yleissopimus tulee voimaan kolmannen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, kun COTIF:n keskus-toimisto on ilmoittanut siitä, että kaksi kolmasosaa yleissopimuksessa määräytyistä sopimusvaltioista on ratifioinut vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksen muutoksen. Yleissopimuksen on tähän asti ratifioinut tai siihen on liittynyt 17 valtiota. Euroopan yhteisöjen komissio on kehottanut yhteisön jäsenvaltioita kiirehtimään COTIF-yleissopimuksen ratifiointia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan tavallan presidentin asetuksella samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee Suomen osalta kansainvälisoikeudellisesti voimaan vuoden 1980 COTIF-yleissopimuksen muutosta koskevan pöytäkirjan mukaisesti.

Neuvosto on 28 päivänä maaliskuuta 2003 päättänyt valtuuttaa Euroopan yhteisöjen komission neuvottelemaan niistä ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä COTIF-

yleissopimukseen 38 artiklan tarkoittamana alueellisena talousyhteisönä. Euroopan yhteisön liittyminen COTIF-yleissopimukseen vaikuttaa COTIF-yleissopimuksen soveltamiseen.

4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimus on jätetty toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Suomi hyväksyy siten sopimuksen perustuslain 93 §:n 1 momentin ja 94 §:n mukaisesti niiltä osin kuin sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen. Lähtökohtaisesti yhteisön toimivaltaan kuuluvat kaikki rata-verkon käyttöä ja vaunujen teknisiä vaatimuksia ja teknistä hyväksyntää koskevat sopimusmääräykset sekä vaarallisten aineiden kuljetusmääräykset rautateilla.

Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta arvioitaessa on kuitenkin aiheellista arvioida kaikkia yleissopimuksen ja sen liitteiden artikloja. Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset.

Sopimuksen määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Yleissopimus ja sen liitteet sisältävät määräyksiä, jotka vaikuttavat suo-

raan kansainvälisessä rautatiekuljetuksessa sopijapuolina tai muutoin osallisina olevien tahojen oikeuksiin ja velvollisuuksiin. OTIF:in henkilöstön erioikeuksia ja vapauksia koskevan pöytäkirjan määräykset kuuluvat myös lainsäädännön alaan. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan kansainväliselle järjestölle ja sen henkilöstölle myönnetyt erioikeudet ja vapaudet kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 38/2000 vp ja PeVL 49/2001 vp). Myös vuoden 1980 COTIF-yleissopimus on saatettu voimaan lailla.

COTIF-yleissopimuksen seuraavat määräykset sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä:

- järjestö ja sen henkilökunta, sen käyttämät asiantuntijat sekä jäsenvaltioiden edustajat nauttivat tehtäviensä suorittamiseen tarvittavia erioikeuksia ja vapauksia (1 artikla)
- järjestön tarkoituksena on edistää, parantaa ja helpottaa kansainvälistä rautatieliikennettä laatimalla yhtenäiset oikeudelliset järjestelmät eri oikeuden aloille (2 artikla)
- tuomioiden täytäntöönpano ja takavarikko (12 artikla)
- kulujen rahoitus (26 artikla)
- riitojen ratkaisu välimiesmenettelyssä (28 artikla)
- kuljetusehtoja koskevat liitteet A ja B kokonaisuudessaan
- liite C kokonaisuudessaan sekä liitteen C-liitteen vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat yksityiskohtaiset tekniset määräykset seuraavasti:

Henkilöstön pätevyys (luku 1.3.) Kaikille vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuville henkilöille on annettava yleistiedot vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä määräyksistä sekä erityiskoulutusta henkilön työtehtäviin liittyvistä määräyksistä sekä tehtävissä esiintyvistä vaaratilanteista. Henkilöille on annettava täydennyskoulutusta määräajoin RID-määräyksissä tapahtuneista muutoksista.

Eri osapuolten vastuut ja velvollisuudet (luku 1.4.) Lähettäjä on velvollinen luokittelemaan ja pakkaamaan aineen oikein, merkitsemään kollin oikein ja antamaan oikein täytetyt asiakirjat kuljetuksen suorittajalle.

Kuljetuksen suorittaja on velvollinen varmistamaan, että kyseistä ainetta saa kuljettaa rautateitse, rahtikirjassa on vaaditut tiedot,

säiliöiden seuraava tarkastuspäivämäärä ei ole umpeutunut, vaunuja ei ole ylikuormattu ja että vaunut on merkitty määräysten mukaisesti.

Vastaanottajan on huolehdittava määräysten edellyttämällä tavalla vaunujen ja konttien puhdistuksesta sekä kuljetetun aineen vaaratekijöiden poistamisesta.

Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuus (luku 1.8.) Yritysten, jotka kuljettavat tai kuormaavat vaarallisia aineita tai joiden toiminnalla on muuten vaikutusta näiden aineiden kuljetusturvallisuuteen, tulee nimetä turvallisuusneuvonantaja. Turvallisuusneuvonantaja on erityisesti tätä varten koulutettu henkilö, jonka on tullut suorittaa hyväksytty turvallisuusneuvonantajakoe. Turvallisuusneuvonantajan tehtävänä on huolehtia, että yrityksen vaarallisten aineiden kuljetukset suoritetaan mahdollisimman turvallisesti ja määräyksiä noudattaen.

Tarkastukset (luku 1.8.) Toimivaltainen viranomainen voi kansallisella alueellaan suorittaa milloin tahansa pistokokeita tarkastaakseen, että vaarallisten aineiden kuljetukset täyttävät niille asetetut määräykset.

Toimivaltainen viranomainen voi myös suorittaa valvontaa yrityksissä, jotka ovat tekemisissä vaarallisten aineiden kuljetusten kanssa, tiedustella tarvittavia asiakirjoja ja ottaa tutkintaa varten näytteitä vaarallisista aineista tai pakkauksista, edellyttäen, että turvallisuus ei vaarannu. Vaarallisten aineiden kuljetusten eri osapuolille on annettava mahdollisuus valvontaa varten päästä vaunuihin tai vaunujen osiin ja varusteisiin ja asennuksiin, jos se on mahdollista ja kohtuullista.

Jos toimivaltaiset viranomaiset havaitsevat, että RID-määräyksiä ei ole noudatettu, ne voivat kieltää lähetyksen tai keskeyttää kuljetuksen, kunnes todetut viat on korjattu, tai ne voivat määrätä muita tarvittavia toimenpiteitä. Kuljetuksen keskeytys voidaan tehdä paikan päällä tai muussa viranomaisen määrittämissä turvallisissa paikoissa. Nämä toimenpiteet eivät saa aiheuttaa huomattavaa häiriötä rautatieliikenteelle.

- liite D, vastuu vaunun kadotessa tai vahingoituessa (4 artikla), vastuurajoitusoikeuden merkitys (5 artikla), oletamus vaunun katoamisesta (6 artikla), vastuu vaunun

aiheuttamasta vahingosta (7 artikla), vastuu henkilökunnasta ja muista henkilöistä (9 artikla), kanteen nostaminen (10 artikla), laillinen tuomioistuin (11 artikla), vaateen vanhentuminen (12 artikla)

- liite E, rataverkon käyttösopimus (5—7 artikla), radanpitäjän vastuu (8 artikla), kuljettajan vastuu (9 artikla), vahingonkorvaus kuolemantapauksessa (11 artikla), vahingonkorvaus loukkaantumistapauksessa (12 artikla), muiden henkilövahinkojen korvaaminen (13 artikla), vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa (14 artikla), vastuurajoitusoikeuden merkitys (15 artikla), korvausmäärän muuttaminen ja korko (16 artikla), vastuu ydinvahinkotapauksessa (17 artikla), kanteen nostaminen ja oikeuspaikkasopimus (18—20 artikla), kanteet radanpitäjää tai kuljettajaa vastaan (21—25 artikla).

- liite F, teknisten normien vahvistaminen ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksyminen (5 ja 6 artikla)

- liite G, hyväksyminen kansainväliseen liikenteeseen (3 artikla), menettely (4 artikla), teknisen hyväksymisen muuttaminen (6 artikla), kulkuneuvojen rakennemääräykset (7 artikla), muun kaluston rakennemääräykset (8 artikla), käyttömääräykset (9 artikla), tekninen hyväksyminen (10 artikla), tietopankki (13 artikla), merkit ja merkinnät (14 artikla), kunnossapito (15 artikla), onnettomuudet ja vakavat vauriot (16 artikla), kulkuneuvojen pysäyttäminen ja palauttaminen (17 artikla), määräysten noudattamatta jättäminen (18 artikla), erimielisyydet (19 artikla).

Euroopan yhteisön ja jäsenvaltion välinen toimivallan jako ei ole yksiselitteinen. Euroopan yhteisöllä on kuitenkin katsottava olevan toimivalta asioissa, jotka koskevat rautateiden kehittämistä, rautatieyritysten toimilupaa, ratakapasiteetin jakoa ja ratamaksua sekä turvallisuustodistuksen antamista, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja vaarallisten aineiden kuljettamista. Erityisesti yhteisön antamat yhteentoimivuuden tekniset eritelmat ovat yhteisiä ja sitovia. Lähtökohteisesti toimivalta on muissa asioissa jäsenvaltiolla.

Edellä on myös selvitetty kansallisen lainsäädännön sisältöä. Osa lainsäädännöstä on

niin sanottua yhteisölainsäädäntöä täytäntöön panevaa lainsäädäntöä. Muuta lainsäädäntöä on muun muassa kuljetusoikeutta koskeva sääntely. COTIF-yleissopimuksen määräykset syrjäyttävät kansallisen lainsäädännön yleissopimuksen soveltamisalan piiriin kuuluvissa kuljetuksissa. Näin on säädetty muun muassa rautatiekuljetuslaissa ja raideliikennevastuulaissa. Yleissopimuksen määräykset syrjäyttävät kansallisen lainsäädännön säännökset muun muassa vahingonkorvausvelvollisuuden piirin, vahingonkorvauksen määrän ja kanneoikeuden vanhentumisaikojen osalta.

5. Käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen veloitteen hyväksymisestä päätetään äänen enemmistöllä. Jos ehdotus veloitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä on kannattanut.

Yleissopimuksen ja sen liitteiden muuttamisesta sovitun menettelyn seurauksena on periaatteessa mahdollista, että Suomi tulee sidotuksi sellaisiin lainsäädännön alaan kuuluvien sopimusmääräysten muutoksiin, joita se ei ole kannattanut. Tältä osin sopimusta on arvioitava valtion täysivaltaisuutta ja kansainvälisten veloitteiden hyväksymistä koskevien perustuslain säännösten kannalta.

Perustuslakivaliokunta on perustuslakiuudistuksen esitöihin pohjautuvassa käytännössään lähtenyt siitä, että sellaiset kansainväliset veloitteet, jotka ovat tavanomaisia nykyaikaisessa kansainvälisessä yhteistoiminnassa ja jotka vain vähäisessä määrin vaikuttavat valtion täysivaltaisuuteen, eivät ole sellaiseen ristiriidassa perustuslain täysivaltaisuutta koskevien säännösten kanssa (PeVL 51/2001 vp, s. 2).

Suomi voisi siten halutessaan irtisanoutua taikka tehdä ilmoituksen tai varauman yleissopimuksesta tai sen liitteestä ennen kuin sopimusmuutos, jota Suomi on vastustanut, tulee kansainvälisesti voimaan. Yleissopimuksen muuttamismahdollisuutta koskevat artiklat eivät ole ristiriidassa valtion täysivaltaisuutta koskevien perustuslain säännösten kanssa.

CIV-määräysten 13 artiklan mukaan kuljettajalla on oikeus tarkastaa matkatavara, kirjattu matkatavara ja ajoneuvo joko matkustajan tai kahden riippumattoman todistajan läsnä ollessa. Tarkastus voidaan tehdä, milloin on perusteltua syytä epäillä kuljetusmääräysten rikkomista ja edellyttäen, etteivät sen valtion lait ja määräykset, jonka alueella tarkastus suoritetaan, sitä kiellä. Sama oikeus on kuljettajalla CIM-määräysten 11 artiklan mukaan. Sopimusmääräys vastaa pääosin rautatiekuljetuslain 29 §:ää. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan edellyttäisi sellaisia toimivaltuuksia kuin mainitun pykälän 2 momentissa edellytetään. Niin ikään, jos kyseessä on vaarallisten aineiden kuljetus, jota rahtikirjassa ei ole mainittu tai joka ei ole muutoin kuljettajan tiedossa, on kuljettajalla oikeus tehdä tavara CIM-määräysten 9 artiklan mukaisesti vaarattomaksi. Hallituksen käsityksen mukaan tällaista tarkastusoikeutta ja vaarattomaksi tekemistä voidaan pitää perustuslain yksityisyydensuojan ja omaisuuden suojan kannalta kuitenkin hyväksyttävänä sopimusmääräysten tavoitteena olevan yleisen turvallisuuden vuoksi.

Vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklan 2 §:n mukaisesti tekninen hyväksyntä voidaan antaa muun kuin viranomaisen tehtäväksi. Ehdotuksen

mukaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 7 §:ssä tarkoitettu ilmoitettu laitos voisi suorittaa osan liitteen G (ATMF) 5 artiklan 2 §:ssä tarkoitettua julkisesta hallintotehtävästä. Hallituksen käsityksen mukaan sanotusta julkisen hallintotehtävän antamisesta yksityiselle toimijalle voidaan säätää vastaavasti kuin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaissa. Ratahallintokeskus myöntää rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 5 §:n nojalla rautateiden liikkuvalla kalustolle käyttöönottoluvan. Ilmoitetun laitoksen julkisesta hallintotehtävästä on säädetty lailla.

Yleissopimuksen muutokset ja ehdotus niiden voimaansaattamislainsäädännön avulla voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyhteistyössä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyt kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutokset siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki**kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Sopimusmääräysten voimaansaattaminen

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF), jäljempänä COTIF-yleissopimus, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset, sellaisina kuin ne ovat mainitun yleissopimuksen muuttamisesta Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä pöytäkirjalla muutettuina, ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Eräiden sopimusmääräysten julkaisematta jättäminen

COTIF-yleissopimuksen vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevan ohjesäännön (RID) teknisen liitteen määräyksiä ei julkaista säädöskokoelmassa. Tämä liite on nähtävissä ja saatavissa liikenne- ja viestintäministeriöstä, joka myös antaa niistä tietoja suomeksi ja ruotsiksi.

COTIF-yleissopimuksen kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta

ta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä annettujen yhtenäisten määräysten (APTU) teknisten liitteiden määräyksiä ei julkaista säädöskokoelmassa. Nämä liitteet ovat nähtävissä ja saatavissa Ratahallintokeskuksesta, joka myös antaa niistä tietoja suomeksi ja ruotsiksi.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Ratahallintokeskus.

COTIF-yleissopimuksen liitteessä C tarkoitettuista toimivaltaisista viranomaisista ja tarkastuslaitoksista säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetuissa valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksissa.

4 §

Voimaantulo

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Helsingissä 23 päivänä huhtikuuta 2004

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ministeri *Johannes Koskinen*

Liitteet

Pöytäkirja,
tehty 3 päivänä kesäkuuta 1999,

9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muuttamisesta
(vuoden 1999 pöytäkirja)

Bernissä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen, jäljempänä ”vuoden 1980 COTIF”, 6 artiklan sekä 19 artiklan 2 §:n mukaisesti valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) viides yleiskokous pidettiin toukokuun 26 ja kesäkuun 3 päivän 1999 välisenä aikana Vilnassa.

- Vakuuttuneena sellaisen hallitustenvälisen järjestön tarpeellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta, joka käsittelee mahdollisuuksien mukaan kaikkia kansainvälistä rautatieliikennettä koskevia kysymyksiä valtioiden tasolla,
- katsoen, että OTIF on sopivin järjestö tähän tarkoitukseen, ottaen huomioon, että vuoden 1980 COTIFia soveltaa 39 Euroopan, Aasian ja Afrikan valtiota sekä näiden valtioiden rautatieyhtykset,
- katsoen, että vuoden 1980 COTIFia, erityisesti yhtenäisiä säännöksiä CIV ja yhtenäisiä säännöksiä CIM, on kehitettävä edelleen sen mukauttamiseksi kansainvälisen liikenteen uusiin tarpeisiin,
- katsoen, että vaarallisten aineiden kansainvälisten rautatiekuljetusten turvallisuus vaatii RIDin muuttamista julkisoikeudelliseksi järjestelyksi, joiden soveltaminen ei riipu yhtenäisten säännösten CIM mukaisen kuljetussopimuksen solmimisesta,
- katsoen, että COTIFin allekirjoittamisen jälkeen 9 päivänä toukokuuta 1980 monissa jäsenvaltioissa tapahtuneet poliittiset, taloudelliset ja oikeudelliset muutokset edellyttävät yhtenäisten säännösten laatimista ja kehittämistä muille kansainvälisen rautatieliikenteen kannalta tärkeille oikeuden aloille,
- katsoen, että valtioiden tulisi erityisen yleisen edun mukaisesti ryhtyä tehokkaampiin toimenpiteisiin kansainvälisessä rautatieliikenteessä vielä olevien rajanylitysesteiden poistamiseksi
- ,
- katsoen, että kansainvälisen rautatieliikenteen etu vaatii rautatiealan nykyisten monenvälisen kansainvälisten sopimusten saattamista ajan tasalle ja tarvittaessa yhdistämistä yleissopimukseen,

yleiskokous on päättänyt seuraavasta:

1 artikla

Yleissopimuksen uusi muoto

Vuoden 1980 COTIF muutetaan tämän pöytäkirjan erottamattomana osana olevan liitteen mukaiseen muotoon.

2 artikla

Väliaikainen tallettaja

1 § Vuoden 1980 COTIFin 22 – 26 artiklassa määrättyjä tallettajana toimivan hallituksen tehtäviä hoitaa OTIF väliaikaisena tallettajana tämän pöytäkirjan allekirjoitettavaksi avaamisen ja sen voimaantulon välisenä aikana.

2 § Väliaikainen tallettaja ilmoittaa jäsenvaltioille:

a) tämän pöytäkirjan allekirjoittamisista sekä ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjojen tallettamisista;

b) tämä pöytäkirjan 4 artiklan mukaisesta voimaantulopäivästä,

sekä hoitaa muut tallettajan tehtävät, jotka luetellaan 23 päivänä toukokuuta 1969 tehdyn valtiotosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen VII osassa.

3 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1 § Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten jäsenvaltioille 31 päivään joulukuuta 1999 saakka. Allekirjoittaminen tapahtuu väliaikaisen tallettajan toimipaikassa Bernissä.

2 § Tämä pöytäkirja on ratifioitava tai hyväksyttävä vuoden 1980 COTIFin 20 artiklan 1 §:n mukaisesti. Ratifioimis- ja hyväksymiskirjat talletetaan mahdollisimman pian väliaikaisen tallettajan huostaan.

3 § Jäsenvaltiot, jotka eivät ole allekirjoittaneet tätä pöytäkirjaa 1 §:ssä mainittuun päivään mennessä, sekä valtiot, joiden hakemus liittymisestä vuoden 1980 COTIFiin on hyväksytty oikeudellisesti sitovasti sen 23 artiklan 2 §:n mukaisesti, voivat ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa liittyä siihen tallettamalla liittymiskirjan väliaikaisen tallettajan huostaan.

4 § Kun valtio liittyy COTIFiin sen 23 artiklan mukaisesti, ja se on jättänyt hakemuksensa tämän pöytäkirjan allekirjoitettavaksi avaamisen ja sen voimaantulon välisenä aikana, liittyminen koskee sekä vuoden 1980 COTIFia että tämän pöytäkirjan liitteen mukaista COTIFia.

4 artikla

Voimaantulo

1 § Tämä pöytäkirja tulee voimaan kolmannen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, jonka kuluessa väliaikainen tallettaja on ilmoittanut jäsenvaltioille, että asiakirja, jonka tallettamisen seurauksena vuoden 1980 COTIFin 20 artiklan 2 §:n ehdot täytetään, on talletettu. Kyseisen 20 artiklan 2 §:n mukaisiksi jäsenvaltioiksi katsotaan ne valtiot, jotka olivat jäsenvaltiota viidennen yleis-kokouksen päätöksen ajankohtana ja ovat edelleen jäsenvaltioita tämän pöytäkirjan voimaantulon ehtojen täytyessä.

2 § 3 artiklaa sovelletaan kuitenkin siitä lähtien, kun tämä pöytäkirja avataan allekirjoittamista varten.

5 artikla

Selitykset ja varaukset

Tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:ssa tarkoitettuja selityksiä ja varauksia voidaan tehdä milloin tahansa, myös ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa. Ne tulevat voimaan samanaikaisesti tämän pöytäkirjan kanssa.

6 artikla

Siirtymämääräykset

1 § Viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän pöytäkirjan voimaantulosta OTIFin pääsihteeri kutsuu koolle yleiskokouksen

- a) nimittämään hallintokomitean jäsenet seuraavalle toimikaudelle (tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen COTIFin 14 artiklan 2 §:n b kohta) sekä tarvittaessa päättämään nykyisen hallintokomitean toimikauden päättymisestä;
- b) vahvistamaan kuusivuotiskaudeksi enimmäismäärän, johon järjestön kulut kunakin budjettikautena saavat nousta (tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen COTIFin 14 artiklan 2 §:n e kohta) sekä
- c) valitsemaan tarvittaessa pääsihteerin (tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen COTIFin 14 artiklan 2 §:n c kohta).

2 § Viimeistään kolmen kuukauden kuluttua tämän pöytäkirjan voimaantulosta OTIFin pääsihteeri kutsuu koolle teknisten kysymysten asiantuntijakomission.

3 § Tämän pöytäkirjan tultua voimaan hallintokomitean toimikausi, joka on määrätty vuoden 1980 COTIFin 6 artiklan 2 §:n b kohdan mukaisesti, päättyy yleis-

kokouksen vahvistamana ajankohtana, jonka on oltava sama päivä, jona yleiskokouksen nimittämien hallintokomitean jäsenten ja varajäsenten (tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen COTIFin 14 artiklan 2 §:n b kohta) toimikausi alkaa.

4 § Tämän pöytäkirjan voimaan tullessa virassa olevan keskustoimiston pääjohtajan toimikausi päättyy sen ajanjakson päättyessä, jolle hänet on vuoden 1980 COTIFin 7 artiklan 2 §:n d kohdan mukaisesti nimitetty. Tämän pöytäkirjan voimaantulosta lähtien pääjohtaja hoitaa pääsihteerin tehtäviä.

5 § Sen jälkeen, kun tämä pöytäkirja on tullut voimaan, vuoden 1980 COTIFin 6, 7 ja 11 artiklan määräyksiä sovelletaan kuitenkin edelleen

- a) järjestön tilien tarkastukseen ja tilinpäätöksen hyväksymiseen,
- b) jäsenvaltioiden lopullisten maksuosuuksien, joilla ne osallistuvat järjestön kuluihin, määräämiseen,
- c) maksuosuuksien maksamiseen,
- d) ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa vahvistettuun enimmäismäärään, johon järjestön kulut viisivuotiskautena saavat nousta.

Tämän artiklan a – c kohta koskee tämän pöytäkirjan voimaantulovuotta sekä sitä edeltävää vuotta.

6 § Jäsenvaltioiden lopulliset maksosuudet tämän pöytäkirjan voimaantulovuoden osalta lasketaan vuoden 1980 COTIFin 11 artiklan 1 §:n perusteella.

7 § Sellaisen jäsenvaltion pyynnöstä, jonka maksuosuus on tämän pöytäkirjan liitteen mukaisen COTIFin 26 artiklan perusteella laskettuna korkeampi kuin vuodelta 1999 peritty jäsenmaksu, yleiskokous voi vahvistaa sen maksuosuuden kolmen tämän pöytäkirjan voimaantuloa seuraavan vuoden osalta seuraavien periaatteiden mukaisesti:

- a) siirtymäkauden maksuosuutta vahvistettaessa käytetään perustana 26 artiklan 3 §:n mukaista vähimmäismäärää tai vuodelta 1999 peritty maksua, jos se on vähimmäismäärää korkeampi;
- b) maksuosuutta muutetaan enintään kolmessa vaiheessa lopullisen 26 artiklan perusteella lasketun maksuosuuden mukaiseksi.

Tätä määräystä ei sovelleta jäsenvaltioihin, joilta peritään vähimmäismäärä, joka on joka tapauksessa maksettava.

8 § Sellaiseen matkustajien tai tavarankuljetusta kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevaan sopimukseen, joka on tehty jäsenvaltioiden välillä vuoden 1980 yhtenäisten säännösten CIV tai vuoden 1980 yhtenäisten säännösten CIM mukaisesti, sovelletaan tämän pöytäkirjan voimaantulon jälkeen edelleen sopimuksen tekohetkellä voimassa olleita yhtenäisiä säännöksiä.

9 § Yhtenäisten säännösten CUV ja yhtenäisten säännösten CUI pakottavia määräyksiä sovelletaan ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa

tehtyihin sopi muksiin vuoden ajan pöytäkirjan voimaantulosta.

7 artikla

Pöytäkirjan tekstit

1 § Tämä pöytäkirja on tehty ja allekirjoitettu englannin, ranskan ja saksan kielellä. Tekstien poiketessa toisistaan on ranskankielinen teksti ratkaiseva.

2 § Jäsenvaltion pyynnöstä järjestö julkaisee tämän pöytäkirjan virallisia käännöksiä myös muilla kielillä, edellyttäen, että kyseinen kieli on virallinen kieli vähintään kahden jäsenvaltion alueella. Käännökset laaditaan yhteistyössä kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

Tehty Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999, englannin, ranskan ja saksan kielellä yhtenä alkuperäiskappaleena, jonka tekstit talletetaan OTIFin arkistoon. Kullekin jäsenvaltiolle toimitetaan näiden tekstien oikeaksi todistetut jäljennökset.

Valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten
järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskeva pöytäkirja
(COTIFin 1 artiklan 4 §:n mukainen liite)

Sisällysluettelo		Sivu
1 artikla vapautus	Oikeudenkäynti-, täytäntöönpano - ja takavarikointi- 1	
2 artikla	Pakkolunastus	1
3 artikla	Verovapaus	1
4 artikla	Vero- ja tullivapaus	2
5 artikla	Virallinen toiminta	2
6 artikla	Rahaliikenne	2
7 artikla	Tiedonannot	2
8 artikla	Valtioiden edustajien erioikeudet ja vapaudet	3
9 artikla	Järjestön virkailijoiden erioikeudet ja vapaudet	3
10 artikla	Asiantuntijoiden erioikeudet ja vapaudet	4
11 artikla	Myönnettyjen erioikeuksien ja vapauksien tarkoitus	4
12 artikla	Väärinkäytön estäminen	5
13 artikla	Omien kansalaisten kohtelu	5
14 artikla	Lisäsopimukset	5

Valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten
järjestön (OTIF) erioikeuksia ja vapauksia koskeva pöytäkirja

1 artikla

Oikeudenkäynti-, täytäntöönpano- ja takavarikointivapautus

1 § Virallisen toimintansa puitteissa järjestö nauttii oikeudenkäynti- ja täytäntöönpanovapautusta paitsi

- a) jos järjestö on tällaisesta vapautuksesta jossakin erikoistapauksessa nimenomaisesti luopunut;
- b) kolmannen osapuolen nostamassa siviilikanteessa;
- c) nostettaessa vastakanne, joka liittyy suoraan järjestön pääkanteena aloittamaan oikeudenkäyntiin;
- d) jos oikeuden päätöksellä pidetään järjestön palveluksessa olevan henkilön palkka.

2 § Järjestön omaisuus ja muut varat ovat niiden sijaintipaikasta riippumatta vapaat kaikista pakkoluovutuksesta, takavarikoinnista ja muista pakkotoimista, paitsi siinä määrin kuin väliaikaisesti saattaa olla välttämätöntä onnettomuuksien ehkäisemiseksi tai tutkimiseksi, kun kyseessä ovat järjestön omistamat tai sen käytössä olevat moottoriajoneuvot.

2 artikla

Pakkolunastus

Jos pakkolunastus on välttämätön yleiseen tarpeeseen, on ryhdyttävä kaikkiin sopiviin toimenpiteisiin, jotta se ei estäisi järjestön toiminnan harjoittamista, ja on pikaisesti suoritettava riittävä etukäteiskorvaus.

3 artikla

Verovapaus

1 § Kukin valtio myöntää järjestölle, sen omaisuudelle ja tuloille vapautuksen välittömistä veroista järjestön virallisen toiminnan harjoittamista varten. Järjestön tehdessä huomattavan arvokkaita, virallista toimintaansa varten välttämättömiä ostoksia tai käyttäessä huomattavan arvoisia palveluja, joiden hintaan kuuluu vero, jäsenvaltiot ryhtyvät aina tämän ollessa mahdollista sopiviin toimenpiteisiin myöntääkseen vapautuksen tällaisesta verosta tai korvatakseen järjestölle veroa vastaavan summan.

2 § Sellaisista veroista, jotka ovat pelkkä maksu palvelujen käytöstä, ei myönnetä vapautusta.

3 § 1 §:n mukaisesti hankittuja tavaroita ei saa myydä eikä käyttää muutoin kuin vapautuksen myöntäneiden jäsenvaltioiden määräämin ehdoin.

4 artikla

Vero- ja tullivapaus

1 § Järjestön maahantuomat tai maasta viemät, virallista toimintaansa varten tarvitsemansa tavarat ovat vapaat kaikista tuonnin ja viennin yhteydessä perittävistä veroista ja tulleista.

2 § Tämän artiklan mukaista vapautusta ei myönnetä ostetuille ja maahantuoduille tavaroille tai hankituille palveluille, jotka on tarkoitettu järjestön henkilökunnan henkilökohtaiseen käyttöön.

3 § 3 artiklan 3 §:ää sovelletaan vastaavasti 1 §:n mukaisesti maahantuotuihin tavaroihin.

5 artikla

Virallinen toiminta

Tässä pöytäkirjassa mainittu järjestön virallinen toiminta on sellaista toimintaa, joka vastaa yleissopimuksen 2 artiklassa määriteltyjä tarkoituksia.

6 artikla

Rahaliikenne

Järjestöllä on oikeus vastaanottaa ja pitää hallussaan kaikenlaisia varoja, valuuttaa, rahaa tai arvopapereita. Se saa käyttää niitä vapaasti kaikkiin yleissopimuksessa edellytettyihin tarkoituksiin. Järjestöllä on oikeus pitää pankkitilejä missä tahansa valuutassa siinä määrin kuin sen viralliset tehtävät tätä vaativat.

7 artikla

Tiedonannot

Virallisten tiedonantojensa ja kaikkien asiakirjojen osalta järjestö nauttii kunkin jäsenvaltion alueella samoja oikeuksia kuin muut vastaavat kansainväliset järjestöt.

8 artikla

Valtioiden edustajien erioikeudet ja vapaudet

Jäsenvaltioiden edustajat nauttivat tehtäviään suorittaessaan sekä virkamatkoilla kunkin jäsenvaltion alueella seuraavia erioikeuksia ja vapauksia:

- a) vapautus tuomioistuimien tuomiovallan alaisuudesta myös virkakautensa päätyttyä tekojen osalta, suulliset ja kirjalliset lausunnot mukaan luettuna, jotka he ovat tehtäviään hoitaessaan suorittaneet; tämä vapautus ei kuitenkaan koske jäsenvaltion edustajan omistaman tai kuljettaman moottoriajoneuvon tai muun liikennevälineen aiheuttamaa vahinkoa tai mainittuja liikennevälineitä koskevaa liikennetrikkomusta;
- b) vapautus pidätyksestä ja tutkintovankeudesta paitsi, jos heidät on yllätetty rikoksenteossa tai yrityksessä;
- c) vapautus henkilökohtaisten matkatavaroiden haltuunotosta paitsi, jos heidät on yllätetty rikoksenteossa tai yrityksessä;
- d) kaikkien virallisten asiakirjojen loukkaamattomuus;
- e) vapautus heidän itsensä ja heidän aviopuolisonsa osalta kaikista ulkomaalaisten maahantulorajoituksista ja rekisterimuodollisuuksista;
- e) samat helpotukset raha- ja valuuttasäännösten osalta kuin tilapäisellä virallisella käynnillä olevilla ulkomaisten hallitusten edustajilla.

9 artikla

Järjestön virkailijoiden erioikeudet ja vapaudet

Järjestön virkailijat nauttivat tehtäviään suorittaessaan kunkin jäsenvaltion alueella seuraavia erioikeuksia ja vapauksia:

- a) vapautus tuomioistuimen tuomiovallan alaisuudesta tekojen osalta, suulliset ja kirjalliset lausunnot mukaan luettuna, jotka virkailija on tehtäviään hoitaessaan ja valtuuksiensa puitteissa suorittanut; tämä vapautus ei kuitenkaan koske virkailijan omistaman tai kuljettaman moottoriajoneuvon tai muun liikennevälineen aiheuttamaa vahinkoa tai mainittuja liikennevälineitä koskevaa liikennetrikkomusta; järjestön virkailijat nauttivat tätä vapautusta myös heidän virkakautensa päätyttyä järjestön palveluksessa;
- b) kaikkien virallisten asiakirjojen loukkaamattomuus;
- c) samat poikkeukset ulkomaalaisten maahantulosäännöksiin ja rekisteröinti-
säännöksiin kuin yleensä kansainvälisten järjestöjen virkailijoille; virkailijan talouteen kuuluvat perheenjäsenet nauttivat samoja helpotuksia;
- d) vapautus kansallisesta tuloverotuksesta, mikäli järjestön maksamista palkoista, palkkioista ja muista rahasummista peritään järjestön hyväksi sisäistä veroa; jäsenvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus ottaa nämä tulot huomioon muiden tulojen verotettavuutta laskettaessa; jäsenvaltiot eivät ole velvollisia soveltamaan tätä vapautusta järjestön entisille virkailijoilleen tai heidän oikeudenomistajilleen suorittamiin korvauksiin, eläkkeisiin ja jälkeenjääneiden eläkkeisiin tai elinkorkoihin;
- e) samat vapautukset valuuttasäännösten osalta kuin yleensä kansainvälisten järjestöjen virkailijoille;

f) kansainvälisissä kriisitilanteissa virkailijoille ja heidän talouteensa kuuluville perheenjäsenille myönnetään samat kotiuttamismahdollisuudet kuin kansainvälisten järjestöjen virkailijoille yleensä.

10 artikla

Asiantuntijoiden erioikeudet ja vapaudet

Järjestön käyttämät asiantuntijat nauttivat suorittaessaan tehtäviä järjestössä tai sen puolesta, mukaan luettuna matkoilla, joita he näitä tehtäviä suorittaessaan tekevät, seuraavia etuoikeuksia ja vapauksia siinä määrin kuin heidän tehtävänsä vaativat:

- a) vapautus tuomioistuimen tuomiovallan alaisuudesta tekojen osalta, suulliset ja kirjalliset lausunnot mukaan luettuna, jotka asiantuntija on tehtäviään hoitaessaan suorittanut; tämä vapautus ei kuitenkaan koske asiantuntijan omistaman tai kuljetetun moottoriajoneuvon tai muun liikennevälineen aiheuttamaan vahinkoa tai kyseistä liikennevälinettä koskevaa liikennerikkomusta; asiantuntijat nauttivat tätä vapautusta myös heidän tehtäviensä päätyttyä järjestön palveluksessa;
- b) kaikkien virallisten asiakirjojen loukkaamattomuus;
- c) palkan siirtoon tarvittavat valuuttahelpotukset;
- d) samat helpotukset henkilökohtaisten matkatavaroiden osalta kuin tilapäisellä virallisella käynnillä olevilla ulkomaisten hallitusten edustajilla.

11 artikla

Myönnettyjen erioikeuksien ja vapauksien tarkoitus

1 § Tässä pöytäkirjassa mainitut erioikeudet ja vapaudet on säädetty yksinomaan sitä varten, että järjestön vapaa toiminta ja henkilöiden, joille ne myönnetään, täydellinen riippumattomuus olisivat turvatut kaikissa olosuhteissa. Toimi-valtaiset viranomaiset peruuttavat vapautuksen kaikissa niissä tapauksissa, jolloin sen säilyttäminen voi olla esteenä oikeudelle ja siitä voidaan luopua vahingoittamatta sitä tarkoitusta, jota varten se on myönnetty.

2 § 1 §:ssä tarkoitetut viranomaiset ovat:

- jäsenvaltiot edustajiensa osalta,
- hallintokomitea pääsihteerin osalta,
- pääsihteeri järjestön muun henkilökunnan sekä järjestön käyttämien asiantuntijoiden osalta.

12 artikla

Väärinkäytön estäminen

1 § Mikään tämän pöytäkirjan määräyksistä ei saa millään tavoin vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen ryhtyä kaikkiin tarvittaviin varotoimenpiteisiin yleisen turvallisuutensa varmistamiseksi.

2 § Järjestö on aina valmis yhteistyöhön jäsenvaltioiden toimivaltaisten viran-omaisten kanssa helpottaakseen oikeudenkäyttöä, varmistaakseen asian-omaisten jäsenvaltioiden lakien ja määräysten noudattamisen sekä estääkseen kaiken väärinkäytön, jonka tässä pöytäkirjassa mainitut erioikeudet ja vapaudet saattavat aiheuttaa.

13 artikla

Omien kansalaisten kohtelu

Mikään valtio ei ole velvollinen myöntämään omille kansalaisilleen tai kyseisessä valtiossa pysyvästi asuville henkilöille erioikeuksia ja vapauksia, jotka on mainittu tämän pöytäkirjan

- 8 artiklassa, d kohtaa lukuun ottamatta,
- 4 artiklassa, a, b ja d kohtaa lukuun ottamatta,
- 10 artiklassa, a ja b kohtaa lukuun ottamatta.

14 artikla

Lisäsopimukset

Järjestö voi solmia yhden tai useamman jäsenvaltion kanssa lisäsopimuksia tämän pöytäkirjan soveltamiseksi kyseisen jäsenvaltion tai kyseisten jäsenvaltioiden suhteen samoin kuin muita sopimuksia järjestön asianmukaisen toiminnan turvaamiseksi.

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus
(COTIF)

Tehty 9 päivänä toukokuuta 1980
3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn muutospöytäkirjan mukaisena

Sisällysluettelo

	Sivu	
I osa	Yleiset määräykset	1
1 artikla	Hallitustenvälinen järjestö	1
2 artikla	Järjestön tarkoitus	1
3 artikla	Kansainvälinen yhteistyö	2
4 artikla	Tehtävien vastaanottaminen ja siirtäminen	3
5 artikla	Jäsenvaltioiden erityiset velvoitteet	3
6 artikla	Yhtenäiset säännökset	4
7 artikla	”Yleissopimus”-käsitteen määrittely	4
II osa	Yhteiset määräykset	5
8 artikla	Kansallinen laki	5
9 artikla	Laskentayksikkö	5
10 artikla	Täydentävät määräykset	6
11 artikla	Oikeudenkäyntikuluvakuus	6
12 artikla	Tuomioiden täytäntöönpano. Takavarikko	6
III osa	Rakenne ja toiminta	7
13 artikla	Toimielimet	7
14 artikla	Yleiskokous	8
15 artikla	Hallintokomitea	9
16 artikla	Komissiot	11
17 artikla	Tarkistuskomissio	12

18 artikla	RID-asiantuntijakomissio	13
19 artikla	Rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio	13
20 artikla	Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio	13
21 artikla	Pääsihteeri	14
22 artikla	Järjestön henkilökunta	15
23 artikla	Aikakauslehti	16
24 artikla	Linjaluettelot	16
IV osa	Järjestön talous	17
25 artikla	Työohjelma, budjetti, tilinpäätös, toimintakertomus	17
26 artikla	Kulujen rahoitus	17
27 artikla	Tilintarkastus	18
V osa	Välimiesmenettely	21
28 artikla	Toimivalta	21
29 artikla	Välityssopimus. Oikeuden kanslia	22
30 artikla	Välimiehet	22
31 artikla	Menettely. Kulut	22
32 artikla	Vanhentuminen	23
VI osa	Yleissopimuksen muuttaminen	23
33 artikla	Toimivalta	23
34 artikla	Yleiskokouksen päätökset	25
35 artikla	Komissioiden päätökset	25
VII osa	Loppumääräykset	27
36 artikla	Tallettaja	27
37 artikla	Liittyminen yleissopimukseen	27

38 artikla	Alueellisten talousyhteisöjen liittyminen yleissopimukseen	27
39 artikla	Liitännäisjäsenet	28
40 artikla	Jäsenyyden keskeytyminen	28
41 artikla	Yleissopimuksen irtisanominen	29
42 artikla	Yleissopimusta koskevat ilmoitukset ja varaukset	29
43 artikla	Järjestön lakkauttaminen	29
44 artikla	Siirtymämääräys	30
45 artikla	Yleissopimuksen tekstit	30

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus
(COTIF)

Päivätty 9 toukokuuta 1980
3 kesäkuuta 1999 päivätyn muutospöytäkirjan mukaisena

I osa Yleiset määräykset

1 artikla

Hallitustenvälinen järjestö

1 § Tämän yleissopimuksen osapuolet muodostavat jäsenvaltioina hallitusten välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF), jota seuraavassa kutsutaan ”järjestöksi”.

2 § Järjestön toimipaikka on Bernissä. Yleiskokouksen päätöksellä se voidaan siirtää muulle paikkakunnalle johonkin jäsenvaltioon.

3 § Järjestö on oikeushenkilö. Erityisesti sillä on kelpoisuus tehdä sopimuksia, hankkia ja luovuttaa kiinteää ja irtainta omaisuutta sekä olla oikeudenkäynnin osapuolena.

4 § Järjestöllä, sen henkilökunnalla, sen käyttämällä asiantuntijoilla sekä jäsenvaltioiden edustajilla on tehtäviensä suorittamisessa tarvittavat erioikeudet ja vapaudet yleissopimukseen liittyvän järjestön erioikeuksia ja vapauksia koskevan pöytäkirjan määräysten mukaisesti.

5 § Järjestön ja sen toimipaikan sijaintivaltion välisistä suhteista määrätään toimipaikkaa koskevalla sopimuksella.

6 § Järjestön työkielet ovat englanti, ranska ja saksa. Yleiskokous voi ottaa käyttöön muitakin työkieliä.

2 artikla

Järjestön tavoite

1 § Järjestön tavoitteena on joka suhteessa edistää, parantaa ja helpottaa kansainvälistä rautatieliikennettä erityisesti

a) laatimalla yhtenäiset oikeudelliset järjestelyt seuraaville oikeuden aloille:

1. sopimukset matkustajien ja tavarankuljetuksesta suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä, mukaan lukien täydentävät kuljetukset muilla liikennevälineillä yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla;

2. sopimukset vaunujen käytöstä kuljetusvälineinä kansainvälisessä rautatieliikenteessä;

3. sopimukset infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä;
4. vaarallisten aineiden kuljetukset kansainvälisessä rautatieliikenteessä;
- b) vaikuttamalla osaltaan siihen, että rajanylityksen esteet kansainvälisessä rautatieliikenteessä poistetaan mahdollisimman nopeasti, mikäli ne johtuvat valtioiden toimivaltaan kuuluvista syistä, ottaen samalla huomioon erityiset yleiset edut;
- c) edistämällä keskinäistä yhteensopivuutta ja teknistä harmonisointia rautatiealalla teknisten normien vahvistamisen ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisen kautta;
- d) ottamalla käyttöön yhtenäisen menettelyn kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknistä hyväksymistä varten;
- e) valvomalla kaikkien järjestön puitteissa annettujen säännösten ja suositusten soveltamista ja täytäntöönpanoa;
- f) kehittämällä edelleen a – e kohdassa mainittuja yhtenäisiä säännöksiä, määräyksiä ja menettelyjä, ottaen huomioon oikeudelliset, taloudelliset ja tekniset muutokset.

2 § Järjestö voi

- a) edellä 1 §:ssä mainittujen tavoitteiden puitteissa laatia muita yhtenäisiä oikeudellisia järjestelyjä,
- b) tarjota puitteet, joissa jäsenvaltiot voivat laatia muita kansainvälisiä yleis-sopimuksia kansainvälisen rautatieliikenteen edistämiseksi, parantamiseksi tai helpottamiseksi.

3 artikla

Kansainvälinen yhteistyö

1 § Jäsenvaltiot sitoutuvat keskittämään kansainvälisen rautatiealan yhteistyönsä periaatteessa OTIFin puitteisiin, mikäli tämä yhteistyö liittyy OTIFille 2 ja 4 artiklan mukaisesti annettuihin tehtäviin. Tätä varten jäsenvaltiot ryhtyvät kaikkiin välttämättömiin ja tarvittaviin toimenpiteisiin niiden monenvälisten kansainvälisten yleissopimusten ja muiden sopimusten muuttamiseksi, joiden sopimuspuolia ne ovat ja jotka koskevat kansainvälistä rautatiealan yhteistyötä ja antavat hallitustenvälisille tai valtiosta riippumattomille järjestöille tehtäviä, jotka ovat päällekkäisiä OTIFin tehtävien kanssa.

2 § Velvoitteet, joita 1 §:stä aiheutuu niille jäsenvaltioille, jotka ovat samalla Euroopan yhteisöjen jäseniä tai Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen sopimusvaltioita, eivät vaikuta velvoitteisiin, jotka niiden on Euroopan yhteisöjen jäseninä tai Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen sopimusvaltioina täytettävä.

4 artikla

Tehtävien vastaanottaminen ja siirtäminen

1 § Yleiskokouksen päätöksellä järjestö voi 2 artiklassa mainittujen tavoitteiden mukaisesti ottaa vastaan tehtäviä, resursseja ja velvoitteita, joita muut hallitustenväliset järjestöt siirtävät sille niiden kanssa tehtyjen sopimusten nojalla.

2 § Järjestö voi hallintokomitean suostumuksella hoitaa jonkin jäsenvaltion sille siirtämiä hallinnollisia tehtäviä, jotka liittyvät järjestön tavoitteisiin. Näiden tehtävien hoitamisesta aiheutuvista kustannuksista vastaa asianomainen jäsenvaltio.

3 § Yleiskokouksen päätöksellä järjestö voi siirtää tehtäviä, resursseja ja velvoitteita muille hallitustenvälisille järjestöille niiden kanssa tehtyjen vastaavien sopimusten nojalla.

5 artikla

Jäsenvaltioiden erityiset velvoitteet

1 § Jäsenvaltiot sopivat ryhtyvänsä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin kansainvälisen rautatieliikenteen helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi. Tätä varten kukin jäsenvaltio sitoutuu mahdollisuuksiensa mukaan

- a) poistamaan tarpeettomat menettelyt,
- b) yksinkertaistamaan ja yhtenäistämään edelleen tarvittavat muodollisuudet,
- c) yksinkertaistamaan rajatarkastukset.

2 § Kansainvälisen rautatieliikenteen helpottamiseksi ja parantamiseksi jäsenvaltiot sopivat vaikuttavansa osaltaan siihen, että rautatiekulku-neuvoja, rautatiehenkilökuntaa, rautatieinfrastruktuuria ja apupalveluja koskevat määräykset, standardit, menettelyt ja organisaatiomenetelmät yhtenäistetään mahdollisimman pitkälle.

3 § Jäsenvaltiot sopivat edistävänsä sellaisten sopimusten tekemistä infrastruktuurihallintojen välillä, jotka tähtäävät kansainvälisen rautatieliikenteen järjestämiseen parhaalla mahdollisella tavalla.

6 artikla

Yhtenäiset säännökset

1 § Mikäli 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen virkkeen mukaisia selityksiä tai varaumia ei ole tehty, sovelletaan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sekä kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston tekniseen hyväksymiseen seuraavia yhtenäisiä säännöksiä:

- a) ”Yhtenäiset säännökset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV)”, joka muodostaa yleissopimuksen A liitteen,

- b) ”Yhtenäiset säännökset sopimuksesta tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIM)”, joka muodostaa yleissopimuksen B liitteen,
- c) ”Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohje-sääntö (RID)”, joka muodostaa yleissopimuksen C liitteen,
- d) ”Yhtenäiset säännökset sopimuksista vaunujen käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUV)”, joka muodostaa yleissopimuksen D liitteen,
- e) ”Yhtenäiset säännökset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä (CUI)”, joka muodostaa yleissopimuksen E liitteen,
- f) ”Yhtenäiset säännökset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU)”, joka muodostaa yleissopimuksen F liitteen,
- g) ”Yhtenäiset säännökset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF)”, joka muodostaa yleissopimuksen G liitteen,
- h) muut järjestön 2 artiklan 2 §:n a kohdan nojalla laatimat yhtenäiset oikeudelliset järjestelyt, jotka ovat samoin yleissopimuksen liitteitä.

2 § Edellä 1 §:ssä mainitut yhtenäiset säännökset, ohjesääntö ja muut oikeudelliset järjestelyt liitteineen ovat yleissopimuksen erottamaton osa.

7 artikla

”Yleissopimus”-käsitteen määrittely

Seuraavissa määräyksissä käsitteen ”yleissopimus” katsotaan tarkoittavan yleissopimusta, 1 artiklan 4 §:ssä mainittua pöytäkirjaa sekä 6 artiklassa mainittuja liitteitä ja näiden liitteitä.

II osa Yhteiset määräykset

8 artikla

Kansallinen laki

1 § Yleissopimusta tulkittaessa ja sovellettaessa on otettava huomioon sen kansainvälisluonteellinen luonne sekä yhtenäisyyden edistämisen tarve.

2 § Kansallista lakia sovelletaan silloin, kun yleissopimuksessa ei ole asiaa koskevia määräyksiä.

3 § Kansallisella lailla tarkoitetaan sen valtion lakia, jossa oikeudenomistaja käyttää oikeuksiaan, kansainvälisen yksityisoikeuden säännökset mukaan luettuna.

9 artikla

Laskentayksikkö

1 § Liitteissä tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto-oikeus.

2 § Kansainväliseen valuuttarahastoon kuuluvan jäsenvaltion rahayksikön arvo erityisnosto-oikeutena lasketaan menetelmällä, jota Kansainvälinen valuuttarahasto soveltaa omiin toimiinsa (ja maksutapahtumiinsa).

3 § Kansainväliseen valuuttarahastoon kuulumattoman jäsenvaltion rahayksikön arvo erityisnosto-oikeutena lasketaan tämän valtion määräämällä tavalla. Laskun tuloksen on ilmaistava kyseisen maan rahayksikkönä todellinen arvo, joka on mahdollisimman lähellä sitä arvoa, joka saataisiin 2 §:ää sovellettaessa.

4 § Jos Kansainväliseen valuuttarahastoon kuulumattoman valtion lainsäädäntö ei mahdollista 2 tai 3 §:n soveltamista, liitteissä tarkoitetuksi laskentayksiköksi katsotaan kolmea kultafrangia vastaava summa. Kultafrangin arvoksi on määritelty 10/31 grammaa kultaa, jonka pitoisuus on 0,900. Kultafrangin muuntamisen on annettava tulokseksi kyseisen maan valuutassa ilmaistuna todellinen arvo, joka on mahdollisimman lähellä sitä arvoa, joka saataisiin 2 §:ää sovellettaessa.

5 § Valtioiden on kolmen kuukauden kuluessa yleissopimuksen voimaantulosta ja aina, kun niiden laskentamenetelmässä tai niiden oman rahayksikön arvossa tapahtuu laskentayksikön arvon suhteen muutos, ilmoitettava pääsihteerille 3 §:n mukainen laskentamenetelmänsä tai 4 §:n mukaisen muuntamisen tulokset. Pääsihteerille saattaa nämä ilmoitukset muiden jäsenvaltioiden tietoon.

6 § Laskentayksikköinä ilmaistu summa muunnetaan sen valtion valuutaksi, jossa tuomioistuimissa, jossa asia on pantu vireille, sijaitsee. Muuntaminen tapahtuu sen arvon mukaan, joka kyseisellä on rahayksiköllä on sinä päivänä, jona tuomio annetaan, tai osapuolten keskenään sopimana päivänä.

10 artikla

Täydentävät määräykset

1 § Kaksi tai useampi jäsenvaltio tai kaksi tai useampi kuljetusyritys voivat sopia täydentävistä määräyksistä yhtenäisten säännösten CIV ja yhtenäisten säännösten CIM toimeenpanoa varten. Tällaiset täydentävät määräykset eivät saa poiketa yhtenäisistä säännöksistä.

2 § Edellä 1 §:ssä tarkoitetut täydentävät määräykset tulevat voimaan ja julkaistaan kunkin valtion lakien ja määräysten edellyttämässä järjestyksessä. Täydentävistä määräyksistä ja niiden voimaan saattamisesta ilmoitetaan järjestön pääsihteerille. Pääsihteerille antaa nämä ilmoitukset tiedoksi muille jäsenvaltioille.

11 artikla

Oikeudenkäyntikuluvakuus

Yhtenäisiin säännöksiin CIV, yhtenäisiin säännöksiin CIM, yhtenäisiin säännöksiin CUV tai yhtenäisiin säännöksiin CUI perustuvissa oikeudenkäynneissä ei voida vaatia vakuuden asettamista oikeudenkäyntikulujen suorittamisesta.

12 artikla

Tuomioiden täytäntöönpano. Takavarikko

1 § Kun toimivaltaisen tuomioistuimen yleissopimuksen määräysten nojalla antamat, joko asianosaismenettelyn mukaiset tai yksipuoliset tuomiot ovat tämän tuomioistuimen soveltaman lain mukaan tulleet täytäntöönpanokelpoisiksi, ne ovat täytäntöönpanokelpoisia myös muissa jäsenvaltioissa sen jälkeen, kun tuomion täytäntöönpanovaltiossa vaaditut muodollisuudet on täytetty. Tuomion asiaratkaisua ei saa käsitellä täytäntöönpanon yhteydessä uudelleen. Nämä määräykset koskevat myös sovintoratkaisuja.

2 § Tämän artiklan 1 §:ää ei sovelleta tuomioihin, jotka ovat täytäntöönpano-kelpoisia vain väliaikaisesti, eikä myöskään määräyksiin, jotka velvoittavat jutussa hävinneen kantajan suorittamaan oikeudenkäyntikulujen lisäksi vahingonkorvausta.

3 § Kuljetusyrityksen yhtenäisten säännösten CIV tai yhtenäisten säännösten CIM alaisesta kuljetuksesta johtuvia saatavia toiselta kuljetusyritykseltä, joka ei kuulu saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan, voidaan takavarikoida ainoastaan sen jäsenvaltion tuomioistuimen päätöksen nojalla, jonka lainkäyttövaltaan saamiseen oikeutettu yritys kuuluu.

4 § Yhtenäisten säännösten CUV tai yhtenäisten säännösten CUI alaisesta sopimuksesta johtuvia saatavia voidaan takavarikoida ainoastaan sen jäsenvaltion tuomioistuimen päätöksen nojalla, jonka lainkäyttövaltaan saamiseen oikeutettu yritys kuuluu.

5 § Rautatiekulkuneuvoja voidaan takavarikoida ainoastaan siinä jäsenvaltiossa, jossa niiden haltijan kotipaikka on, jollei takavarikkoa suoriteta sanotun valtion tuomioistuimen päätöksen nojalla. Käsite ”haltija” tarkoittaa sitä, jolla on omistusoikeuden tai hallinnan perusteella rautatiekulkuneuvoista käyttämisestä kuljetusvälineenä pysyvää taloudellisesta hyötyä.

III osa Rakenne ja toiminta

13 artikla

Toimielimet

1 § Järjestöllä on seuraavat toimielimet:

- a) yleiskokous,

- b) hallintokomitea,
- c) tarkistuskomissio,
- d) vaarallisten aineiden kuljetusten asiantuntijakomissio (RID-asiantuntijakomissio),
- e) rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio,
- f) teknisten kysymysten asiantuntijakomissio,
- g) pääsihteeri.

2 § Yleiskokouksen päätöksellä voidaan väliaikaisesti perustaa muita komissioita erityistehtäviä varten.

3 § Yleiskokouksen sekä 1 §:n c - f kohdassa mainittujen komissioiden päätösvaltaisuutta todettaessa jäsenvaltioita, joilla ei ole äänioikeutta (14 artiklan 5 §, 26 artiklan 7 § tai 40 artiklan 4 §), ei oteta huomioon.

4 § Yleiskokouksen puheenjohtajan, hallintokomitean puheenjohtajan ja pääsihteerin tehtävässä voi periaatteessa toimia ainoastaan jonkin jäsenvaltion kansalainen.

14 artikla

Yleiskokous

1 § Yleiskokous koostuu kaikista jäsenvaltioista.

2 § Yleiskokouksen tehtävänä on:

- a) laatia työjärjestyksensä;
- b) määrätä hallintokomitean jäsenet sekä jokaiselle jäsenelle varajäsenen, ja nimetä jäsenvaltio, joka toimii puheenjohtajana (15 artiklan 1 – 3 §);
- c) valita pääsihteeri (21 artiklan 2 §);
- d) antaa hallintokomitean ja pääsihteerin toimintaa koskevia ohjeita;
- e) määrätä kuuden vuoden pituiseksi ajanjaksoksi enimmäismäärä, johon järjestön kulut kunakin budjettikautena saavat nousta (25 artikla), tai antaa enintään kuuden vuoden pituiseksi ajanjaksoksi ohjeet näiden kulujen rajoittamisesta;
- f) päättää järjestön toimipaikan siirtämisestä (1 artiklan 2 §);
- g) päättää muiden työkielten käyttöönotosta (1 artiklan 6 §);
- h) päättää siitä, ottaako järjestö vastaan muita tehtäviä (4 artiklan 1 §), sekä järjestön tehtävien siirtämisestä jollekin muulle hallitustenväliselle järjestölle (4 artiklan 3 §);

- i) päättää tarvittaessa väliaikaisten komissioiden perustamisesta erityis-tehtäviä varten (13 artiklan 2 §);
- j) harkita, katsotaanko jonkin valtion irtisanoneen yleissopimuksen äänettömästi (26 artiklan 7 §);
- k) päättää tilintarkastusvelvollisuuden siirtämisestä järjestön toimipaikan sijaintivaltiolta muulle jäsenvaltiolle (27 artiklan 1 §);
- l) päättää yleissopimuksen muutosehdotuksista (33 artiklan 2 ja 3 §);
- m) päättää sille esitetyistä liittymishakemuksista (37 artiklan 4 §);
- n) päättää alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön liittymisehdoista (38 artiklan 1 §);
- o) päättää sille esitetyistä liitännäisjäsenyyshakemuksista (39 artiklan 1 §);
- p) päättää järjestön lakkauttamisesta ja sen tehtävien mahdollisesta siirtämisestä jollekin muulle hallitustenväliselle järjestölle (43 artikla);
- q) päättää esityslistaan merkityistä muista asioista.

3 § Pääsihteeri kutsuu yleiskokouksen koolle joka kolmas vuosi tai kolmanneksen jäsenvaltioista tätä pyytäessä taikka hallintokomitean pyynnöstä samoin kuin 33 artiklan 2 ja 3 §:ssä ja 37 artiklan 4 §:ssä mainituissa tapauksissa. Pääsihteeri toimittaa kokouksen esityslistaluonnoksen jäsenvaltioille viimeistään kolme kuukautta ennen istunnon avausta 2 §:n a kohdassa mainitun työjärjestyksen määräysten mukaisesti.

4 § Yleiskokous on päätösvaltainen (13 artiklan 3 §), jos jäsenvaltioiden enemmistö on siinä edustettuna. Jäsenvaltio voi valtuuttaa toisen jäsenvaltion edustajakseen; yksi valtio ei kuitenkaan voi edustaa enempää kuin yhtä muuta valtiota.

5 § Yleiskokouksen päättäessä yleissopimuksen liitteiden muutoksista niillä jäsenvaltioilla, jotka ovat antaneet kyseisestä liitteestä 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen virkkeen mukaisen selityksen, ei ole äänioikeutta.

6 § Yleiskokous tekee päätöksensä äänestykseen osallistuvien jäsenvaltioiden enemmistöllä; kuitenkin siten, että 2 §:n e, f, g, h, l ja o kohdan tapauksissa sekä 34 artiklan 6 §:n tapauksessa vaaditaan kahden kolmasosan enemmistö. 2 §:n l kohdassa tarkoitettussa tapauksessa vaaditaan kahden kolmasosan enemmistö ainoastaan silloin, kun kyse on muutosehdotuksista, jotka koskevat yleissopimusta, lukuun ottamatta sen 9 artiklaa ja 27 artiklan 2–10 §:ää, tai 1 artiklan 4 §:ssä mainitun pöytäkirjan muutosehdotuksista.

7 § Pääsihteeri voi jäsenvaltioiden enemmistön suostumuksella kutsua osallistumaan yleiskokouksen istuntoihin neuvonantajan ominaisuudessa myös

- a) järjestöön kuulumattomia valtioita,
- b) kansainvälisiä järjestöjä ja liittoja, jotka ovat toimivaltaisia järjestön toimintaan liittyvissä kysymyksissä tai käsittelevät istunnon esityslistalla olevia kysymyksiä.

15 artikla

Hallintokomitea

1 § Hallintokomiteaan kuuluu kolmannes jäsenvaltioista.

2 § Komitean jäsenet ja kunkin jäsenen varajäsen sekä puheenjohtajana toimiva jäsenvaltio nimitetään kolmeksi vuodeksi. Komitean kokoonpano määrätään kullekin kaudele, ottaen erityisesti huomioon oikeudenmukaisen maan-tieteellisen jakauman. Varajäsen, josta tulee kesken kauden komitean jäsen, nimitetään seuraavaksi kaudeksi komitean jäseneksi.

3 § Jos komiteassa vapautuu paikka tai komitean jäsen menettää äänioikeutensa taikka ei osallistu kahteen perättäiseen komitean istuntoon eikä valtuuta 6 §:n mukaisesti toista jäsentä edustamaan itseään, hoitaa yleiskokouksen nimittämä varajäsen kyseisen jäsenen tehtävät kauden loppuajan.

4 § Lukuun ottamatta 3 §:ssa tarkoitettua tapausta, mikään jäsenvaltio ei voi kuulua komiteaan kahta peräkkäistä täyttä kautta pidempää aikaa.

5 § Komitean tehtävänä on:

- a) laatia työjärjestyksensä;
- b) tehdä toimipaikkaansa koskeva sopimus;
- c) laatia järjestön henkilökunnan asemaa koskeva ohjesääntö;
- d) nimittää järjestön ylemmät virkamiehet, ottaen huomioon ehdokkaiden pätevyuden ja oikeudenmukaisen maantieteellisen jakauman;
- e) laatia järjestön taloutta ja kirjanpitoa koskeva ohjesääntö;
- f) hyväksyä järjestön työohjelma, budjetti, toimintakertomus ja tilikertomus;
- g) määrätä hyväksytyyn tilikertomuksen pohjalta lopullinen maksuosuus, joka jäsenvaltioiden on 26 artiklan mukaisesti maksettava kahdelta edelliseltä kalenterivuodelta, sekä 26 artiklan 5 §:n mukaisesti kuluvalta ja seuraavalta kalenterivuodelta suoritettavan ennakkomaksumuksen suuruus;
- h) määrätä, mitkä järjestön tehtävät koskevat kaikkia ja mitkä vain osaa jäsenvaltioista, sekä mihin kuluihin jäsenvaltioiden on siten osallistuttava (26 artiklan 4 §);
- i) määrätä erityiskorvausten määrä (26 artiklan 11 §);
- j) antaa erityisohjeita tilintarkastuksesta (27 artiklan 1 §);
- k) hyväksyä järjestön vastaanottamat hallinnolliset tehtävät (4 artiklan 3 §) ja määrätä erityiskorvaukset, jotka kyseisen jäsenvaltion on suoritettava;

- l) toimittaa jäsenvaltioille toimintakertomus ja tilikertomus sekä ilmoittaa niille päätöksensä ja suosituksensa;
- m) laatia sitä yleiskokousta varten, jossa komitean kokoonpano määrätään (14 artiklan 2 §:n b kohta), toimintakertomus sekä uudistusehdotuksia, ja toimittaa nämä jäsenvaltioille viimeistään kaksi kuukautta ennen istunnon avausta;
- n) valvoa pääsihteerin toimintaa;
- o) valvoa, että pääsihteeri soveltaa yleissopimusta sekä muiden toimielinten tekemiä päätöksiä oikein. Tätä varten komitea voi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin yleissopimuksen ja mainittujen päätösten soveltamisen parantamiseksi;
- p) antaa perusteltuja lausuntoja kysymyksistä, jotka voivat koskea järjestön toimintaa ja jotka jokin jäsenvaltio tai pääsihteeri on esittänyt sen tarkastettavaksi;
- q) ratkaista jäsenvaltion ja pääsihteerin väliset erimielisyydet tämän tehtävistä tallettajana (36 artiklan 2 §);
- r) päättää jäsenyyden keskeyttämisestä koskevista hakemuksista (40 artikla).

6 § Komitea on päätösvaltainen, jos kaksi kolmannelta sen jäsenistä on siinä edustettuna. Jäsen voi valtuuttaa toisen jäsenen edustajakseen; yksi jäsen voi kuitenkin edustaa ainoastaan yhtä muuta jäsentä.

7 § Komitea tekee päätöksensä äänestyksessä edustettuina olevien jäsenten enemmistöllä.

8 § Jollei komitea toisin päättä, se kokoontuu järjestön toimipaikassa. Istuntojen pöytäkirjat toimitetaan kaikille jäsenvaltioille.

9 § Komitean puheenjohtaja

- a) kutsuu komitean koolle vähintään kerran vuodessa tai neljän komitean jäsenen tai pääsihteerin tätä pyytäessä;
- b) toimittaa komitean jäsenille esityslistaluonnoksen;
- c) käsittelee kokousten välillä ilmaantuvat kiireelliset kysymykset komitean työjärjestyksessä määrättyissä rajoissa ja siinä määrättyin ehdoin;
- d) allekirjoittaa 5 §:n b kohdassa mainitun toimipaikkaa koskevan sopimuksen.

10 § Komitea voi valtuuksiensa puitteissa valtuuttaa puheenjohtajan hoitamaan tiettyjä erityistehtäviä.

16 artikla

Komissiot

1 § Edellä 13 artiklan 1 §:n c – f kohdassa ja 2 §:ssä mainitut komissiot koostuvat periaatteessa kaikista jäsenvaltioista. Jos tarkistuskomissio, RID-asiantuntijakomissio tai teknisten kysymysten asiantuntijakomissio käsittelee valtuuksiensa puitteissa yleissopimuksen liitteiden muutoksia ja päättää niistä, ne jäsenet, jotka ovat antaneet kyseisistä liitteistä 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen virkkeen mukaisen selityksen, eivät kuitenkaan tällaisessa tapauksessa ole komission jäseniä.

2 § Pääsihteeri kutsuu komission koolle joko omasta aloitteestaan taikka viiden jäsenvaltion tai hallintokomitean pyynnöstä. Pääsihteeri toimittaa esityslistaluonnoksen jäsenvaltioille viimeistään kaksi kuukautta ennen istunnon avausta.

3 § Jäsenvaltio voi valtuuttaa toisen jäsenvaltion edustajakseen; yksi valtio voi kuitenkin edustaa enintään kahta muuta valtiota.

4 § Kullakin edustettuna olevalla jäsenvaltiolla on yksi ääni. Ehdotus hyväksytään, jos jaa-äänien luku

- a) vastaa vähintään yhtä kolmasosaa äänestykseen osallistuvista jäsenvaltioista ja
- b) ylittää ei-äänien luvun.

5 § Pääsihteeri voi jäsenvaltioiden enemmistön suostumuksella kutsua osallistumaan komissioiden istuntoihin neuvonantajan ominaisuudessa myös

- a) järjestöön kuulumattomia valtioita,
- b) jäsenvaltioita, jotka eivät kyseisen istunnon ajankohtana ole komission jäseniä,
- c) kansainvälisiä järjestöjä ja liittoja, jotka ovat toimivaltaisia järjestön toimintaan liittyvissä kysymyksissä tai käsittelevät istunnon esityslistalla olevia kysymyksiä.

6 § Komissiot valitsevat kutakin istuntoa varten tai tietyksi kaudeksi puheenjohtajan sekä yhden tai useamman varapuheenjohtajan.

7 § Keskustelut käydään komission työkielillä. Istunnossa jollakin työkielellä esitetyt lausunnot käännetään pääkohdiltaan toisille työkielille; ehdotukset ja päätökset käännetään kokonaisuudessaan.

8 § Pöytäkirjoissa esitetään yhteenveto keskusteluista. Ehdotukset ja päätökset sisältyvät pöytäkirjoihin kokonaisuudessaan. Päätösten osalta vain ranskankielinen teksti on todistusvoimainen. Pöytäkirjat jaetaan kaikille jäsenvaltioille.

9 § Komissiot voivat asettaa työryhmiä käsittelemään määrättyjä kysymyksiä.

10 § Komissiot päättävät omasta työjärjestyksestään.

17 artikla

Tarkistuskomissio

1 § Tarkistuskomissio

- a) päättää 33 artiklan 4 §:n mukaisesti yleissopimuksen muutosehdotuksista,
- b) tutkii 33 artiklan 2 §:n mukaisesti yleiskokouksen päätettäväksi esitetyt ehdotukset.

2 § Tarkistuskomissio on päätösvaltainen (13 artiklan 3 §), jos jäsenvaltioiden enemmistö on siinä edustettuna.

18 artikla

RID-asiantuntijakomissio

1 § RID-asiantuntijakomissio päättää 33 artiklan 5 §:n mukaisesti yleiskokouksen muutosehdotuksista.

2 § RID-asiantuntijakomissio on päätösvaltainen (13 artiklan 3 §), jos kolmannes jäsenvaltioista on siinä edustettuna.

19 artikla

Rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio

1 § Rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio

- a) käsittelee kaikkia kysymyksiä, jotka koskevat rajanylityksen helpottamista kansainvälisessä rautatieliikenteessä,
- b) suosittelee standardeja, menetelmiä, menettelyjä ja käytäntöjä, jotka helpottavat kansainvälistä rautatieliikennettä.

2 § Rautatieliikenteen helpottamista käsittelevä komissio on päätösvaltainen (13 artiklan 3 §), jos kolmannes jäsenvaltioista on siinä edustettuna.

20 artikla

Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio

1 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio

- a) päättää kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettua rautatie kalustoa koskevien teknisten normien vahvistamisesta yhtenäisten säännösten APTU 5 artiklan mukaisesti;

- b) päättää kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettua rautatie-kalustoa koskevien yhtenäisten teknisten rakenne-, käyttö- ja kunnossa pitomääräysten sekä menettelyjen hyväksymisestä yhtenäisten oikeus-säännösten APTU 6 artiklan mukaisesti;
- c) tarkkailee kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäväksi tarkoitettua rautatiekalustoa koskevien teknisten normien ja yhtenäisten teknisten määräysten soveltamista sekä tutkii niiden edelleen kehittämistä vahvistamista tai hyväksymistä silmällä pitäen yhtenäisten säännösten APTU 5 ja 6 artiklassa edellytettyjen menettelyjen mukaisesti;
- d) päättää 33 artiklan 6 §:n mukaisesti yleissopimuksen muutos-ehdotuksista;
- e) käsittelee muut asiat, jotka sen tehtäväksi on annettu yhtenäisten säännösten APTU ja yhtenäisten säännösten ATMF mukaisesti.

2 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio on päätösvaltainen (13 artiklan 3 §), jos puolet 16 artiklan 1 §:ssä tarkoitetuista jäsenvaltioista on siinä edustettuna. Päätettäessä yhtenäisten säännösten APTU liitteiden määräyksistä ei jäsenvaltioilla, jotka ovat vastustaneet kyseisiä määräyksiä 35 artiklan 4 §:n mukaisesti tai antaneet yhtenäisten säännösten APTU 9 artiklan 1 §:n mukaisen selityksen, ole äänioikeutta.

3 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi joko vahvistaa tekniset standardit tai hyväksyä yhtenäiset tekniset määräykset tai kieltäytyä vahvistamasta tai hyväksymästä niitä. Se ei voi missään tapauksessa muuttaa niitä.

21 artikla

Pääsihteeri

- 1 § Pääsihteeri hoitaa järjestön sihteeristön tehtävät.
- 2 § Yleiskokous valitsee pääsihteerin kolmen vuoden pituiseksi kaudeksi. Hänet voidaan valita uudelleen enintään kahdesti.
- 3 § Pääsihteerin tehtävänä on erityisesti:
 - a) toimia tallettajana (36 artikla);
 - b) edustaa järjestöä ulospäin;
 - c) antaa yleiskokouksen ja komissioiden tekemät päätökset tiedoksi jäsenvaltioille (34 artiklan 1 §, 35 artiklan 1 §);
 - d) hoitaa järjestön muiden toimielinten hänelle siirtämät tehtävät;
 - e) valmistella jäsenvaltioiden tekemät yleissopimuksen muutosehdotukset käsittelyä varten käyttämällä tarvittaessa apuna asiantuntijoita;
 - f) kutsua koolle yleiskokouksen ja komissioiden kokoukset (14 artiklan 3 §, 16 artiklan 2 §);

- g) toimittaa jäsenvaltioille ajoissa eri toimielinten kokouksissa tarvittavat asiakirjat;
 - h) laatia järjestön työohjelma, budjettiehdotus ja toimintakertomus sekä esittää ne hallintokomitean hyväksyttäväksi (25 artikla);
 - i) hoitaa järjestön raha-asiat hyväksytyin budjettiehdotuksen puitteissa;
 - j) pyrkii asianosaisen pyynnöstä palveluksiaan tarjoamalla selvittämään erimielisyydet, jotka ovat syntyneet näiden välillä yleissopimuksen tulkitsemisesta tai soveltamista;
 - k) antaa kaikkien asianosaisten pyynnöstä lausuntoja yleissopimuksen tulkinnasta tai soveltamista syntyneistä erimielisyyksistä;
 - l) hoitaa V osassa hänelle määrätty tehtävät;
 - m) ottaa vastaan jäsenvaltioiden, 16 artiklan 5 §:ssä mainittujen kansainvälisten järjestöjen ja liittojen sekä kansainväliseen rautatieliikenteeseen osallistuvien yritysten (kuljetusyritykset, infrastruktuurihallinnot ym.) ilmoitukset sekä antaa ne tarvittaessa tiedoksi muille jäsenvaltioille, kansainvälisille järjestöille ja yhdistyksille sekä yrityksille;
 - n) johtaa järjestön henkilökuntaa;
 - o) ilmoittaa ajoissa jäsenvaltioille järjestössä avautuvista viroista;
 - p) pitää 24 artiklassa mainitut linjaluetelot ajan tasalla ja julkaista ne.
- 2 § Pääsihteeri voi omasta aloitteestaan tehdä yleissopimuksen muutos-ehdotuksia.

22 artikla

Järjestön henkilökunta

Järjestön henkilökunnan oikeuksista ja velvollisuuksista määrätään hallintokomitean 15 artiklan 5 §:n c kohdan mukaisesti laatimassa henkilökunnan asemaa koskevassa ohjesäännössä.

23 artikla

Aikakauslehti

1 § Järjestö julkaisee aikakauslehteä, joka sisältää viralliset sekä muut sopimuksen soveltamisen kannalta välttämättömät ja tarvittavat tiedonannot.

2 § Tiedonannot, jotka pääsihteerin on annettava yleissopimuksen nojalla, voidaan tarvittaessa julkaista tässä lehdessä.

24 artikla

Linjaluettelot

1 § Yhtenäisten säännösten CIV ja yhtenäisten säännösten CIM 1 artiklassa mainitut meri- tai sisävesilinjat, joilla suoritetaan rautatiekuljetusta täydentäviä kuljetuksia yhden kuljetussopimuksen nojalla, merkitään kahteen luetteloon:

- a) CIV-meri- tai sisävesilinjojen luettelo,
- b) CIM-meri- tai sisävesilinjojen luettelo.

2 § Jäsenvaltion, joka on tehnyt yhtenäisten säännösten CIV 1 artiklan 6 §:n tai yhtenäisten säännösten CIM 1 artiklan 6 §:n mukaisen varauksen, rautatielinjat merkitään kyseisen varauksen mukaisesti kahteen luetteloon:

- a) CIV-rautatielinjaluettelo,
- b) CIM-rautatielinjaluettelo.

3 § Jäsenvaltiot ilmoittavat 1 ja 2 §:n mukaisten linjojen merkitsemisestä luetteloihin tai niiden poistamisesta luetteloista pääsihteerille. Jos 1 §:ssä mainitut meri- tai sisävesilinjat yhdistävät jäsenvaltioita, ne merkitään luetteloihin vain näiden valtioiden suostumuksella; tällaisen linjan poistamiseksi luettelosta riittää ilmoitus yhdeltä asianomaisista valtioista.

4 § Pääsihteeri ilmoittaa linjan merkitsemisestä tai poistamisesta kaikille jäsen-valtioille.

5 § Kuljetukset 1 §:n mukaisilla meri- tai sisävesilinjoilla samoin kuin kuljetukset 2 §:n mukaisilla rautatielinjoilla tulevat yleissopimuksen alaisiksi kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteeri on ilmoittanut linjan merkitsemisestä. Ne lakkaavat olemasta yleissopimuksen alaisia kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin pääsihteeri on ilmoittanut linjan poistamisesta. Käynnissä olevat kuljetukset on kuitenkin saatettava loppuun.

IV osa

Järjestön talous

25 artikla

Toimintasuunnitelma(?), budjetti, tilinpäätös, toimintakertomus

1 § Järjestön toimintasuunnitelma(?), budjetti ja tilinpäätös laaditaan kahden kalenterivuoden pituiselle ajanjaksolle.

2 § Järjestö julkaisee toimintakertomuksen vähintään joka toinen vuosi.

3 § Hallintokomitea päättää kokonaismenot kullekin tilikaudelle pääsihteerin ehdotuksen pohjalta.

26 artikla

Menojen rahoitus

1 § Ellei 2 – 4 §:ssä toisin määrätä, vastaavat jäsenvaltiot kahdesta viidesosasta järjestön menoista, joita ei rahoiteta muilla tuotoilla, Yhdistyneiden Kansakuntien maksuosuusjärjestelmän mukaisesti ja kolmesta viidesosasta rautatieinfrastruktuurinsa laajuuden sekä 24 artiklan 1 §:n mukaisesti merkittyjen meri- ja sisävesilinjojensa kokonaispituuden perusteella. Meri- ja sisävesilinjojen osalta lasketaan vain puolet niiden pituudesta.

2 § Jos jäsenvaltio on tehnyt yhtenäisten säännösten CIV 1 artiklan 6 §:n tai yhtenäisten säännösten CIM 1 artiklan 6 §:n mukaisen varauman, sen maksuosuus lasketaan seuraavasti:

- a) Jäsenvaltion alueella sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin kokonais-pituuden asemesta otetaan huomioon ainoastaan 24 artiklan 2 §:n mukaan merkittyjen rautatielinjojen pituus;
- b) Yhdistyneiden Kansakuntien maksuosuusjärjestelmän mukainen maksuosuus lasketaan 24 artiklan 1 ja 2 §:n mukaisesti merkittyjen linjojen pituuden suhteessa kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin laajuuteen ja 24 artiklan 1 §:n mukaisesti merkittyjen linjojen kokonais-pituuteen. Tämän osuuden tulee joka tapauksessa olla vähintään 0,01 %.

3 § Kukin valtio vastaa vähintään 0,25 prosentista ja enintään 15 prosentista maksuosuuksien kokonaissummasta.

4 § Hallintokomitea määrää, mitkä järjestön tehtävät kuuluvat

- a) kaikille jäsenvaltioille yhdessä ja mistä kuluista kaikki jäsenvaltiot 1 §:ssä mainitun maksuosuusjärjestelmän mukaisesti vastaavat,
- b) vain osalle jäsenvaltioista ja mistä kuluista nämä jäsenvaltiot saman maksuosuusjärjestelmän mukaisesti vastaavat.

Tämän artiklan 3 § on voimassa vastaavasti. Nämä määräykset eivät koske 4 artiklan 2 §:ää.

5 § Jäsenvaltioiden osuudet järjestön menoista suoritetaan ennakkomaksuna kahdessa erässä viimeistään kummankin budjettiin sisältyvän vuoden loka-kuun 31 päivänä. Ennakkomaksujen suuruus määräytyy kahden edellisen vuoden lopullisen maksuosuuden perusteella.

6 § Lähettäessään jäsenvaltioille toiminta- ja tilikertomuksen pääsihteeri ilmoittaa kahdelta edelliseltä kalenterivuodelta perittävän maksuosuuden lopullisen määrän sekä kahdelta seuraavalta kalenterivuodelta perittävän ennakkomaksun määrän.

7 § Sen vuoden, jolloin pääsihteeri on antanut 6 §:n mukaisen ilmoituksen, joulukuun 31 päivän jälkeen peritään kahdelta edelliseltä kalenterivuodelta erääntyneestä maksuosuudesta viiden prosentin vuotuista korkoa. Ellei jäsenvaltio ole suorittanut maksuosuuttaan vuoden kulluttua tästä määräpäivästä, sen äänioikeus pidätetään, kunnes se on täyttänyt maksuvelvollisuutensa. Kahden vuoden lisäajan kulluttua umpeen yleiskokous harkitsee, katsotaanko kysei-

sen valtion irtisanoneen yleissopimuksen äänettömästi ja määrää tarvittaessa irtisanomisen voimaantulopäivän.

8 § Erääntyneet jäsenmaksut jäävät saataviksi 7 §:n tai 41 artiklan mukaisissa irtisanomis- tapauksissa sekä 40 artiklan 4 §:n b kohdan mukaisissa tapauksissa, jolloin äänioikeus pidetään.

9 § Suorittamattomat maksuosuudet katetaan järjestön varoista.

10 § Yleissopimuksen irtisanonut valtio voi liittyä uudelleen jäseneksi edellyttäen, että se on suorittanut maksurästit.

11 § Järjestö perii maksuja 21 artiklan 3 §:n j – l kohdassa mainitusta toiminnasta johtuvien erityiskulujen kattamiseksi. 21 artiklan 3 §:n j ja k kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa maksun määrää hallintokomitea pääsihteerin ehdotuksen perusteella; 21 artiklan 3 §:n l kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa sovelletaan 31 artiklan 3 §:ää.

27 artikla

Tilintarkastus

1 § Jollei yleiskokous 14 artiklan 2 §:n k kohdan mukaisesti toisin päättä, tilintarkastuksen suorittaa se valtio, jossa järjestön toimipaikka sijaitsee, tämän artiklan sääntöjen sekä, jollei hallintokomitea anna erityisohjeita, järjestön raha-asioita ja kirjanpitoa koskevan ohjesäännön (15 artiklan 5 §:n e kohta) mukaisesti.

2 § Tilintarkastaja tarkastaa järjestön tilit, mukaan lukien kaikki varainhoitorahastot(? tai pelkästään 'rahastot') ja erikoistilit, tarpeelliseksi katsomassaan määrin varmistuakseen, että

- a) tilinpäätös on järjestön kirjanpidon mukainen;
- b) maksutapahtumat/tilitapahtumat/toiminta(?), joita tilinpäätös koskee, on suoritettu järjestön sääntöjen, budjettimääräysten sekä muiden ohjeiden mukaisesti (toiminta, jota..., on ollut... mukaista);
- c) pankkiin tai kassaan talletetut arvopaperit ja käteisvarat on joko tarkastettu suoraan tallettajilta saatujen tositteiden perusteella tai tosiasiallisesti laskettu;
- d) sisäiset tarkastukset, sisäinen tilintarkastus mukaan luettuna, ovat riittävät;
- e) kaikki vastaavan ja vastattavan erät sekä kaikki yli- ja alijäämät on kirjattu tilintarkastajan tyydyttäväksi katsomalla menetelmällä.

3 § Vain tilintarkastajalla on oikeus hyväksyä pääsihteerin toimittamat vahvistukset ja tositteet kokonaan tai osaksi. Tilintarkastaja voi tarkastaa yksityiskohtaisesti jokaisen taloustoimia tai tarvikkeita ja kalustoa(?) tarkoittaneen vaihto-omaisuutta, mutta en ole varma mitkä suomenk. sanat tulisi valita, pelkkä 'vaihtomaisuus' voisi jopa riittää) koskevan tosittien katsoessaan tämän tarpeelliseksi.

4 § Tilintarkastaja saa milloin tahansa vapaasti käyttöönsä kaikki tarpeelliseksi katsomansa kirjanpitoaineistot, tositteet sekä muut tiedot.

5 § Tilintarkastajalla ei ole oikeutta hylätä mitään tilierää. Hänen on kuitenkin viipymättä huomautettava pääsihteerille jokaisesta tapahtumasta(?), jota hän ei pidä sääntöjen mukaisena tai asianmukaisena, jotta tämä ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin.

6 § Tilintarkastaja tekee tilinpäätöksestä allekirjoituksellaan vahvistetun tilinpäätösmerkinnän, jonka sanamuoto on seuraava: ”Olen tarkastanut järjestön tilin-päätöksen 31 päivänä joulukuuta ... päättyneeltä tilikaudelta. Tarkastus käsitti kirjanpito menetelmien yleisen selvityksen sekä kirjanpidon ja muun tarpeelliseksi katsomani aineiston tarkastuksen.” Tarvittaessa tilinpäätösmerkinnässä on mainittava, että

- a) tilinpäätös selvittää riittävästi taloudellista asemaa tarkasteltavan ajan-jakson lopussa sekä kyseisenä ajanjaksona suoritettujen toimien tuloksia;
- b) tilinpäätös on laadittu hyvän kirjanpitoavan mukaisesti;
- c) talousperiaatteita on sovellettu samoin ehdoin, jotka olivat voimassa edellisen tilikauden osalta;
- d) taloustoimet on suoritettu järjestön sääntöjen, budjettimääräysten sekä muiden ohjeiden mukaisesti.

7 § Tilintarkastuskertomuksessaan tilintarkastaja mainitsee:

- a) suorittamansa tarkastuksen laadun ja laajuuden;
- b) antaako tilinpäätös oikeat ja riittävät tiedot, mukaan luettuna tarvittaessa:
 - 1. tilien oikeaa tulkintaa ja arviointia varten tarvittavat tiedot;
 - 2. jokainen summa, joka olisi pitänyt periä mutta jota ei ole merkitty tiliin;
 - 3. jokainen normaalin tai ehdollisen kuluvelvoitteen alaisen summa, jota ei ole kirjattu tai huomioitu tilinpäätöksessä;
 - 4. kulut, joista ei ole esitetty riittäviä tositteita;
 - 5. lausunto siitä, onko kirjanpito asianmukaisessa muodossa; tapaukset, joissa tilinpäätöksen esitysmuoto poikkeaa hyvästä kirjanpitoavasta, on mainittava;
- c) muut kysymykset, joista hallintokomitealle on huomautettava, esimerkiksi:
 - 1. petostapaukset tai oletetut petostapaukset;
 - 2. järjestön varojen tai muun omaisuuden tuhlaus tai luvaton käyttö (vaikka tällaisia toimia koskevia tilejä olisikin pidetty asianmukaisesti);
 - 3. kulut, joista on vaara aiheutua järjestölle jälkikäteen huomattavia kustannuksia;
 - 4. tuottojen tai kulujen tai toimitusten ja materiaalin valvontajärjestelmän kaikki yleiset tai erityiset puutteet;

5. kulut, jotka eivät vastaa hallintokomitean tarkoituksia, ottaen huomioon budjetin sisällä asianmukaisesti sallitut siirrot;
 6. määrärahojen ylitykset, ottaen huomioon budjetin sisällä asianmukaisesti sallituista siirroista aiheutuvat muutokset;
 7. kulut, jotka eivät vastaa niitä varten olevia valtuuksia;
- d) toimituksia ja materiaalia koskevien tilien tarkkuus tai epätarkkuus todettuna investaarion ja tilintarkastuksen perusteella.

Tämän lisäksi kertomuksessa voidaan viitata jonkin edellisen tilikauden/kirjanpitokauden(?) aikana kirjattuihin toimiin, joista on saatu uusia tietoja, tai toimiin, jotka siirretään toiselle tilikaudelle/kirjanpitokaudelle, ja joista on toivottavaa ilmoittaa etukäteen hallintokomitealle.

8 § Tilintarkastaja ei saa missään tapauksessa esittää kertomuksessaan huomautuksia antamatta tätä ennen pääsihteerille riittävää mahdollisuutta esittää kantansa.

9 § Tilintarkastaja ilmoittaa hallintokomitealle ja pääsihteerille tilintarkastuksessa tehdyt havainnot. Tilintarkastaja voi lisäksi esittää kaikki huomautukset, jotka hän katsoo pääsihteerin talouskertomuksen suhteen tarkoituksenmukaisiksi.

10 § Jos tilintarkastaja on suorittanut vain summittaisen tarkastuksen tai ei ole voinut saada riittäviä kirjanpitoa tukevia tositteita, hänen on ilmoitettava tästä tilinpäätösmerkinnässään ja tarkastuskertomuksessaan ja perusteltava huomautuksensa yksityiskohtaisesti sekä mainittava niiden merkitys tuloksen ja taloudellisen aseman kannalta.

V osa Välimiesmenettely

28 artikla

Toimivalta

1 § Tämän yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat jäsenvaltioiden väliset riidat sekä erioikeuksia ja vapauksia koskevan pöytäkirjan tulkintaa tai soveltamista koskevat jäsenvaltioiden ja järjestön väliset riidat voidaan saattaa välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jos jokin osapuolista tätä pyytää. Osapuolet voivat vapaasti päättää välimiesoikeuden kokoonpanosta ja välimiesmenettelystä.

2 § Muut tämän yleissopimuksen tai 2 artiklan 2 §:n mukaisesti järjestön puitteissa laadittujen muiden yleissopimusten tulkintaa tai soveltamista koskevat riidat, joista ei ole päästy sovintoratkaisuun tai joita ei ole saatettu yleisen tuomioistuimen ratkaistavaksi, voidaan asianosaisten suostumuksesta saattaa välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Välimiesoikeuden kokoonpano ja välimiesmenettely määräytyy 29–32 artiklan mukaisesti.

3 § Yleissopimukseen liittymistä koskevan hakemuksen jättämisen yhteydessä valtio voi varata itselleen oikeuden olla soveltamatta 1 ja 2 §:n määräyksiä joko kokonaan tai osittain.

4 § Valtio, joka on tehnyt varauman 3 §:n nojalla, voi peruuttaa sen milloin tahansa ilmoittamalla siitä tallettajalle. Varauman peruuttaminen tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona tallettaja on antanut sen tiedoksi jäsenvaltioille.

29 artikla

Välimiesmenettelyä koskeva sopimus. Kirjaaja

Osapuolet tekevät välimiesmenettelyä koskevan sopimuksen, jossa on mainittava erityisesti:

- a) erimielisyyden aihe,
- b) välimiesoikeuden kokoonpano sekä välimiehen tai välimiesten nimittämistä varten sovitut määräajat sekä
- c) sovittu oikeuspaikka.

Välityssopimus on ilmoitettava pääsihteerille, joka hoitaa kirjaajan tehtävät.

30 artikla

Välimiehet

1 § Pääsihteeri laatii välimiesluettelon ja pitää sitä ajan tasalla. Kukin jäsenvaltio voi nimetä välimiesluetteloon kaksi kansalaistaan.

2 § Välimiesoikeuteen kuuluu välimiesmenettelyä koskevan sopimuksen mukaisesti yksi, kolme tai viisi välimiestä. Välimiehet valitaan 1 §:ssä mainittuun luetteloon sisältyvien henkilöiden joukosta. Jos välimiesmenettelyä koskeva sopimus edellyttää viittä välimiestä, voi kumpikin osapuoli kuitenkin valita yhden välimiehen luettelon ulkopuolelta. Jos välimiesmenettelyä koskeva sopimus edellyttää yhtä välimiestä, osapuolet valitsevat hänet keskinäisestä sopimuksesta. Jos välimiesmenettelyä koskeva sopimus edellyttää kolmea tai viittä välimiestä, kumpikin osapuoli valitsee vastaavasti yhden tai kaksi välimiestä, jotka sopivat välimiesoikeuden puheenjohtajana toimivan kolmannen tai viidennen välimiehen nimeämisestä. Jolleivät osapuolet pääse yksimielisyyteen ainoan taikka valitut välimiehet kolmannen tai viidennen välimiehen nimeämisestä, nimeämisen suorittaa pääsihteeri.

3 § Ainoan, kolmannen tai viidennen välimiehen on oltava muuta kansalaisuutta kuin osapuolet, elleivät nämä ole samaa kansalaisuutta.

4 § Kolmannen osapuolen väliintulo riitaan ei vaikuta välimiesoikeuden kokoonpanoon.

31 artikla

Menettely. Kulut

1 § Välimiesoikeus päättää noudatettavasta menettelytavasta, ottaen huomioon erityisesti seuraavat määräykset:

- a) se tutkii ja ratkaisee asiat osapuolten esittämien seikkojen perusteella olematta sidottu osapuolten tulkintoihin päätöstä antaessaan;
- b) se ei voi tuomita enempää eikä muuta kuin mitä kantaja on vaatinut eikä myöskään vähempää kuin sen, minkä vastaaja on myöntänyt olevansa velkaa;
- c) välimiesoikeus laatii asianmukaisesti perustellun välitystuomionsa, jonka pääsihteeri antaa osapuolille tiedoksi;
- d) jollei välimiesoikeuden sijaintipaikassa sovellettavan lain pakottavissa säännöksissä toisin määrätä tai jollei osapuolten kesken ole toisin sovittu, välimiesoikeuden päätös on lopullinen.

2 § Välimiesten palkkiot määrää pääsihteeri.

3 § Välitystuomiossa vahvistetaan kulut ja kustannukset, välimiesten palkkiot mukaan luetuna, sekä määrätään niiden jakaantumisesta osapuolten kesken.

32 artikla

Vanhentuminen. Täytäntöönpanokelpoisuus

1 § Välimiesmenettelyn aloittamisella on sama vaikutus vanhentumisen keskeytymisen kuin kanteen vireille panemisella yleisessä tuomioistuimessa.

2 § Välitystuomio tulee täytäntöönpanokelpoiseksi kussakin jäsenvaltiossa sen jälkeen, kun tuomion täytäntöönpanon edellyttämät muodollisuudet on täytetty sen täytäntöönpanovaltiossa. Tuomion asiaratkaisua ei saa käsitellä täytäntöönpanon yhteydessä uudelleen.

VI osa Yleissopimuksen muuttaminen

33 artikla

Toimivalta

1 § Pääsihteeri antaa välittömästi jäsenvaltioille tiedoksi yleissopimuksen muutosehdotukset, jotka jäsenvaltiot ovat hänelle toimittaneet tai jotka hän on itse laatinut.

2 § Yleiskokous päättää yleissopimuksen muutosehdotuksista, jollei 4 – 6 §:ssä toisin määrätä.

3 § Kun yleiskokoukselle esitetään muutosehdotus, se voi päättää 14 artiklan 6 §:ssä määrättyllä äänen enemmistöllä, että kyseinen ehdotus liittyy läheisesti yhteen tai useampaan yleissopimuksen liitteiden määräykseen. Tällaisessa tapauksessa, samoin kuin 4 – 6 §:n toisessa virkkeessä tarkoitetuissa tapauksissa yleiskokouksella on oikeus päättää myös kyseisten liitteiden määräysten muuttamisesta.

4 § Jollei yleiskokous 3 §:n ensimmäisen virkkeen mukaisesti toisin päättä, tarkistuskomissio päättää seuraavia määräyksiä koskevista muutosehdotuksista:

- a) 9 artikla sekä 27 artiklan 2 – 10 §;
- b) yhtenäiset säännökset CIV, paitsi 1, 2, 5, 6, 16, 26 – 39, 41 – 53 sekä 56- 60 artikla;
- c) yhtenäiset säännökset CIM, paitsi 1 ja 5 artikla, 6 artiklan 1 ja 2 §, 8 ja 12 artikla, 13 artiklan 2 §, 14 artikla, 15 artiklan 2 ja 3 §, 19 artiklan 6 ja 7 §, 23 – 27 artikla, 30 – 33 artikla, 36 – 41 artikla sekä 44 – 48 artikla;
- d) yhtenäiset säännökset CUV, paitsi 1, 4, 5 sekä 7 – 12 artikla;
- e) yhtenäiset säännökset CUI, paitsi 1, 2, 4, 8 – 15, 17 – 19, 21 sekä 23 – 25 artikla;
- f) yhtenäiset säännökset APTU, paitsi 1, 3 ja 9 – 11 artikla sekä näiden yhtenäisten säännösten liitteet;
- g) yhtenäiset säännökset ATMF, paitsi 1, 3 ja 9 artikla.

Kun tarkistuskomissiolle esitetään a - g kohdan mukaisia muutosehdotuksia, voi yksi kolmasosa komissiossa edustettuina olevista valtioista esittää vaatimuksen niiden saattamisesta yleiskokouksen ratkaistaviksi.

5 § Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevan ohje-säännön (RID) määräysten muutosehdotuksista päättää RID-asiantuntijakomissio. Kun tällaisia ehdotuksia esitetään RID-asiantuntijakomissiolle, voi yksi kolmasosa komissiossa edustettuina olevista valtioista esittää vaatimuksen niiden saattamisesta yleiskokouksen ratkaistaviksi.

6 § Yhtenäisten säännösten APTU liitteiden muutosehdotuksista päättää teknisten kysymysten asiantuntijakomissio. Kun tällaisia ehdotuksia esitetään teknisten kysymysten asiantuntijakomissiolle, voi yksi kolmasosa komissiossa edustettuina olevista valtioista esittää vaatimuksen niiden saattamisesta yleiskokouksen ratkaistavaksi.

34 artikla

Yleiskokouksen päätökset

1 § Pääsihteeri ilmoittaa jäsenvaltioille yleiskokouksen päättämistä yleissopimuksen muutoksista.

2 § Yleiskokouksen päättämät itse yleissopimuksen muutokset tulevat kaikkien jäsenvaltioiden osalta voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua sen jälkeen, kun kaksi kolmasosaa jäsenvaltioista on hyväksynyt muutokset, lukuun ottamatta niitä jäsenvaltioita, jotka ennen muutosten voimaantuloa antavat selityksen, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutoksia.

3 § Yleiskokouksen päättämät yleissopimuksen liitteiden muutokset tulevat kaikkien jäsenvaltioiden osalta, voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua sen jälkeen, kun puolet jäsenvaltioista, jotka eivät ole antaneet 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen lauseen mukaista selitystä, ovat hyväksyneet liitteiden muutokset, lukuun ottamatta niitä jäsenvaltioita, jotka ennen muu-

tosten voimaantuloa antavat selityksen, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutoksia, sekä niitä jäsenvaltioita, jotka ovat antaneet 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen virkkeen mukaisen selityksen.

4 § Jäsenvaltiot osoittavat ilmoituksensa yleiskokouksen päättämien yleis-sopimuksen muutosten hyväksymisestä sekä selityksensä, joiden mukaan ne eivät hyväksy muutoksia, pääsihteerille. Tämä antaa ilmoitukset ja selitykset tiedoksi muille jäsenvaltioille.

5 § Edellä 2 ja 3 §:ssä mainittu aika lasketaan siitä päivästä, jona pääsihteeri ilmoittaa, että ehdot muutosten voimaantulolle on täytetty.

6 § Yleiskokous voi muutoksesta päättäessään samalla päättää, että kyseinen muutos on luonteeltaan sellainen, että jäsenvaltio, joka on toimittanut 2 tai 3 §:n mukaisen ilmoituksen, mutta ei ole hyväksynyt muutosta kahdeksantoista kuukauden kuluessa sen voimaantulosta, lakkaa tämän määräajan kuluttua olemasta järjestön jäsen.

7 § Mikäli yleiskokouksen päätökset koskevat yleissopimuksen A – G liitteen muutoksia, asianomaisen liitteen soveltaminen liikenteeseen keskeytyy kokonaisuudessaan heti päätösten tultua voimaan niiden jäsenvaltioiden kanssa ja välillä, jotka ovat määräaikaan mennessä 3 §:n mukaisesti vastustaneet muutoksia. Pääsihteeri ilmoittaa tästä keskeytyksestä jäsenvaltioille; keskeytys päättyy kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteeri ilmoittaa muille jäsenvaltioille vastustuksen peruuttamisesta.

35 artikla

Komissioiden päätökset

1 § Pääsihteeri ilmoittaa komissioiden päättämistä yleissopimuksen muutoksista jäsenvaltioille.

2 § Tarkistuskomission päättämät yleissopimuksen muutokset tulevat voimaan kaikkien jäsenvaltioiden osalta kahdennentoista kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, jonka kuluessa pääsihteeri on ilmoittanut niistä jäsenvaltioille. Jäsenvaltiot voivat vastustaa muutoksia neljän kuukauden kuluessa ilmoituspäivästä laskettuna. Jos neljäsosa jäsenvaltioista vastustaa tarkistuskomission päätöstä, se ei tule voimaan. Jos jokin jäsenvaltio vastustaa päätöstä neljän kuukauden kuluessa tarkistuskomission sen tekemisestä ja irtisanoo sopimuksen, irtisanominen tulee voimaan samanaikaisesti kyseisen päätöksen kanssa.

3 § Tarkistuskomission päättämät yleissopimuksen liitteiden muutokset tulevat voimaan kaikkien jäsenvaltioiden osalta kahdennentoista kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, jonka kuluessa pääsihteeri on ilmoittanut niistä jäsenvaltioille. RID-asiantuntijakomission tai teknisten kysymysten asiantuntijakomission päättämät muutokset tulevat voimaan kaikkien jäsenvaltioiden osalta kuudennen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kuukaudesta lukien, jonka kuluessa pääsihteeri on ilmoittanut niistä jäsenvaltioille.

4 § Jäsenvaltiot voivat vastustaa muutosta neljän kuukauden kuluessa pääsihteerin 3 §:n mukaisesta ilmoituksesta. Jos neljäsosa jäsenvaltioista vastustaa muutosta, se ei tule voimaan. Jäsenvaltioissa, jotka ovat määräaikaan mennessä vastustaneet muutosta, kyseisen liitteen soveltaminen liikenteeseen keskeytyy kokonaisuudessaan heti päätösten tultua voimaan näiden jäsenvaltioiden kanssa ja välillä. Jos vastustus kuitenkin koskee jonkin teknisen standardin vahvistamista tai teknisen määräyksen hyväksymistä, keskeytyy ainoastaan näiden soveltami-

nen liikenteeseen jäsenvaltioiden kanssa ja välillä päätösten tullessa voimaan. Sama koskee osittaista vastustamista.

5 § Pääsihteeri ilmoittaa 4 §:n mukaisesta soveltamisen keskeytyksestä jäsenvaltioille. Keskeytys päättyy kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteeri on ilmoittanut jäsenvaltioille vastustuksen peruuttamisesta.

6 § Edellä 2 ja 4 §:ssä mainittujen vastustamisten lukumäärää laskettaessa ei oteta huomioon jäsenvaltioita, jotka

- a) ovat ilman äänioikeutta (14 artiklan 5 §, 26 artiklan 7 § tai 40 artiklan 4 §),
- b) eivät ole kyseisen komission jäseniä (16 artiklan 1 §:n toinen virke),
- c) ovat antaneet yhtenäisten säännösten APTU 9 artiklan 1 §:n mukaisen selityksen.

VII osa Loppumääräykset

36 artikla

Tallettaja

1 § Tämän yleissopimuksen tallettajana on pääsihteeri. Tallettajan tehtävät ovat samat, jotka luetellaan 23 päivänä toukokuuta 1969 tehdyn, valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen VII osassa.

2 § Mikäli jonkin jäsenvaltion ja tallettajan kesken syntyy erimielisyyttä tallettajan tehtävistä, tallettajan tai kyseisen jäsenvaltion on saatettava kysymys muiden jäsenvaltioiden tietoon tai saatettava se tarvittaessa hallintokomitean ratkaistavaksi.

37 artikla

Liittyminen yleissopimukseen

1 § Jokainen valtio, jonka alueella käytetään rautatieinfrastruktuuria, voi liittyä yleissopimukseen.

2 § Valtio, joka haluaa liittyä yleissopimukseen, osoittaa tallettajalle liittymistä koskevan hakemuksen. Tallettaja antaa hakemuksen tiedoksi jäsenvaltioille.

3 § Hakemus hyväksytään automaattisesti, jollei viisi jäsenvaltiota ole kolmen kuukauden kuluessa 2 §:ssä mainitusta tiedoksiannosta ilmoittanut vastustavansa sitä. Tallettaja ilmoittaa hyväksymisestä viipymättä hakemuksen tehneelle valtiolle sekä jäsenvaltioille. Liittyminen tulee voimaan kolmannen kuukauden ensimmäisenä päivänä tästä ilmoituksesta lukien.

4 § Mikäli vähintään viisi jäsenvaltiota on 3 §:ssä mainitun määräajan kuluessa ilmoittanut vastustavansa liittymishakemusta, se alistetaan yleiskokouksen ratkaistavaksi.

5 § Jollei 42 artiklassa toisin määrätä, liittyminen yleissopimukseen voi koskea ainoastaan yleissopimusta siinä muodossa kuin se on voimassa sinä ajankohtana, jona liittyminen tulee voimaan.

38 artikla

Alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen liittyminen yleissopimukseen

1 § Alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt, joilla on oikeus säätää jäseniään velvoittavia lakeja tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla ja joiden jäsenistä yksi tai useampi on järjestön jäsenvaltio, voivat liittyä yleissopimukseen. Liittymisehdot määrätään järjestön ja alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön välisellä sopimuksella.

2 § Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö voi käyttää oikeuksia, jotka sen jäsenillä on yleissopimuksen nojalla, mikäli ne koskevat alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön toimivaltaan kuuluvia asioita. Sama koskee velvoitteita, jotka jäsenvaltioilla on yleissopimuksen nojalla, 26 artiklan mukaisia taloudellisia velvoitteita lukuun ottamatta.

3 § Äänioikeuden sekä 35 artiklan 2 ja 4 §:ssä mainitun vastustusoikeuden osalta alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä on käytettävissään yhtä monta ääntä kuin sillä on jäseniä, jotka ovat samalla järjestön jäsenvaltioita. Viimeksi mainitut saavat käyttää oikeuksiinsa, erityisesti äänioikeutta, vain 2 §:n sallimassa laajuudessa. Alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä ei ole äänioikeutta IV osaan kuuluvissa asioissa.

4 § Jäsenyyden päättämiseen sovelletaan vastaavasti 41 artiklaa.

39 artikla

Liitännäisjäsenet

1 § Jokainen valtio, jonka alueella käytetään rautatieinfrastruktuuria, voi liittyä valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestöön liitännäisjäseneksi. Liittymiseen sovelletaan vastaavasti 37 artiklan 2 – 5 §:ää.

2 § Liitännäisjäsen voi osallistua 13 artiklan 1 §:n a ja c – f kohdassa mainittujen toimielinten työhön ainoastaan neuvonantajan ominaisuudessa. Liitännäisjäsentä ei voida nimittää hallintokomitean jäseneksi. Liitännäisjäsen vastaa järjestön kuluista 0,25 prosentin suuruisella maksuosuudella (26 artiklan 3 §).

3 § Liitännäisjäsenyyden päättämisen suhteen sovelletaan vastaavasti 41 artiklaa.

40 artikla

Jäsenyyden keskeytyminen

1 § Jäsenvaltio voi yleissopimusta irtisanomatta hakea jäsenyytensä keskeyttämistä, jos jäsenvaltion alueella siitä riippumattomista syistä ei enää harjoiteta kansainvälistä rautatieliikennettä.

2 § Jäsenyyden keskeyttämistä koskevasta hakemuksesta päättää hallintokomitea. Hakemus on toimitettava pääsihteerille viimeistään kolme kuukautta ennen komitean istuntoa.

3 § Jäsenyyden keskeytyminen tulee voimaan seuraavan kuukauden ensimmäisenä päivänä sitä päivästä lukien, jona pääsihteeri ilmoittaa jäsenvaltioille hallintokomitean päätöksestä. Jäsenyyden keskeytys päättyy, kun jäsenvaltio ilmoittaa kansainvälisen rautatieliikenteen uudelleen aloittamisesta alueellaan. Pääsihteeri antaa ilmoituksen välittömästi tiedoksi muille jäsenvaltioille.

4 § Jäsenyyden keskeytymisen seurauksena:

- a) jäsenvaltio vapautuu velvoitteestaan osallistua järjestön menojen rahoittamiseen.
- b) äänioikeus järjestön toimielimissä keskeytyy.
- c) edellä 34 artiklan 2 ja 3 §:ssä sekä 35 artiklan 2 ja 4 §:ssä mainittu vastustusoikeus keskeytyy.

41 artikla

Yleissopimuksen irtisanominen

1 § Yleissopimus voidaan irtisanoa milloin tahansa.

2 § Halutessaan irtisanoa yleissopimuksen jäsenvaltio ilmoittaa tästä tallettajalle. Irtisanominen tulee voimaan seuraavan vuoden joulukuun 31 päivänä.

42 artikla

Yleissopimusta koskevat selitykset ja varaukset

1 § Jokainen jäsenvaltio voi milloin tahansa antaa selityksen, jonka mukaan se ei sovelleta tiettyjä yleissopimuksen liitteitä kokonaisuudessaan. Muutoin varaukset ja selitykset, joiden mukaan jäsenvaltio ei sovelleta yleissopimuksen tai sen liitteiden yksittäisiä määräyksiä, ovat sallittuja vain, jos kyseisissä määräyksissä nimenomaan mainitaan, että tällaiset varaukset ja selitykset ovat sallittuja.

2 § Varaukset ja selitykset osoitetaan tallettajalle. Ne tulevat voimaan sinä päivänä, jona yleissopimus tulee voimaan kyseisen valtion osalta. Tämän ajankohdan jälkeen toimitetut selitykset tulevat voimaan selityksen antamista seuraavan vuoden joulukuun 31 päivänä. Tallettaja antaa selityksen tiedoksi muille jäsenvaltioille.

43 artikla

Järjestön lakkauttaminen

1 § Yleiskokous voi päättää järjestön lakkauttamisesta ja sen tehtävien mahdollisesta siirtämisestä muulle hallitustenväliselle järjestölle sekä määrätä tarvittaessa tehtävien siirtämiseen liittyvistä ehdoista yhdessä kyseisen järjestön kanssa.

2 § Mikäli järjestö lakkautetaan, sen omaisuus jaetaan niiden jäsenvaltioiden kesken, jotka ovat olleet keskeytyksettä järjestön jäseniä 1 §:n mukaista päätöstä edeltäneiden viiden

viimeisen kalenterivuoden aikana, suhteessa siihen keskimääräiseen prosenttilukuun, jolla ne ovat kyseisenä viitena edeltävänä vuotena osallistuneet järjestön menojen kattamiseen.

44 artikla

Siirtymäsäännös

34 artiklan 7 §:ssä, 35 artiklan 4 §:ssä, 41 artiklan 1 §:ssä sekä 42 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa yhtenäisten säännösten CIV, yhtenäisten säännösten CIM, yhtenäisten säännösten CUV tai yhtenäisten säännösten CUI mukaisesti, voimassa oleviin sopimuksiin sovelletaan sopimuksen tekohetkellä voimassa ollutta lakia.

45 artikla

Yleissopimuksen tekstit

1 § Yleissopimus on laadittu englannin, ranskan ja saksan kielellä. Tekstien poiketessa toisistaan on ranskankielinen teksti ratkaiseva.

2 § Järjestö julkaisee yleis-sopimuksen virallisia käännöksiä jonkin valtion pyynnöstä myös muilla kielillä, edellyttäen, että kyseinen kieli on virallinen kieli vähintään kahden jäsenvaltion alueella. Käännökset laaditaan yhteistyössä kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaitten viranomaisten kanssa.

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien
kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta
Yleissopimuksen liite A)

(CIV –

Sisällysluettelo		Sivu
I osa	Yleiset määräykset	1
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Vastuuta matkustajan kuolemasta ja loukkaantumisesta koskeva ilmoitus	3
3 artikla	Käsitteiden määrittely	3
4 artikla	Poikkeamat	4
5 artikla	Pakottava oikeus	4
II osa	Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano 5	
6 artikla	Kuljetussopimus	5
7 artikla	Matkalippu	5
8 artikla	Kuljetusmaksun maksaminen ja palauttaminen	6
9 artikla	Matkustusoikeus. Junasta poistaminen	6
10 artikla	Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen	7
11 artikla	Junan peruuntuminen tai myöhästyminen. Jatkoyhteyden menettäminen	7
III osa	Käsimatkatavaran, eläinten, matkat avaran ja ajoneuvojen kuljetus	7
I luku	Yhteiset määräykset	7
12 artikla	Sallitut esineet ja eläimet	8
13 artikla	Tarkastus	8
14 artikla	Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen	9
II luku	Käsimatkatavara ja eläimet	9
15 artikla	Valvonta	9
III luku	Matkatavara	9
16 artikla	Matkatavaran kirjaaminen	9
II		
17 artikla	Matkatavaratodistus	10
18 artikla	Kirjaaminen ja kuljetus	10
19 artikla	Matkatavararahdin maksaminen	11
20 artikla	Matkatavaran merkitseminen	11
21 artikla	Matkustajan määräämisoikeus matkatavaraan nähden	11
22 artikla	Matkatavaran luovutus	12
IV luku	Ajoneuvot	13
23 artikla	Kuljetusehdot	13
24 artikla	Kuljetusasiakirja	13
25 artikla	Sovellettava oikeus	14
IV osa	Kuljettajan vastuu	14
I luku	Vastuu matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta	14
26 artikla	Vastuuperiaatteet	14

27 artikla	Vahingonkorvaus kuolemantapauksessa	16
28 artikla	Vahingonkorvaus loukkaantumistapauksissa	16
29 artikla	Muiden henkilövahinkojen korvaaminen	16
30 artikla tapauksissa	Vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumis-	17
31 artikla	Muut kuljetusvälineet	17
II luku	Vastuu aikataulun noudattamatta jättämisestä	18
32 artikla menettämisestä	Vastuu junan peruuntumisesta tai myöhästymisestä tai jatko yhteyden	18
III luku	Vastuu käsimatkatavarasta, eläimistä, matkatavarasta ja ajoneuvoista	19
1 o sasto	Käsimatkatavara ja eläimet	19
33 artikla	Vastuu	19
34 artikla	Vahingonkorvauksen yläraja esineiden kadotessa tai vahingoituessa	19
35 artikla	Vastuusta vapauttaminen	19
	III	
2 osasto	Matkatavara	20
36 artikla	Vastuuperiaatteet	20
37 artikla	Todistustaakka	20
38 artikla	Perättäiset kuljettajat	21
39 artikla	Suorittava kuljettaja	21
40 artikla	Katoamisolettamus	22
41 artikla	Korvaus katoamistapauksessa	23
42 artikla	Korvaus vahingoittumistapauksessa	23
43 artikla	Korvaus luovutuksen myöhästyessä	24
3 osasto	Ajoneuvot	25
44 artikla	Korvaus myöhästymisestä	25
45 artikla	Korvaus ajoneuvon katoamisesta	25
46 artikla	Vastuu muista esineistä	25
47 artikla	Sovellettava oikeus	26
IV luku	Yhteiset määräykset	26
48 artikla	Vastuurajoitus oikeuden menettäminen	26
49 artikla	Korvaus määrän muuntaminen ja korko	27
50 artikla	Vastuu ydintapahtuman yhteydessä	27
51 artikla	Henkilöt, joista kuljettaja on vastuussa	28
52 artikla	Muut kanteet	28
V osa	Matkustajan vastuu	28
53 artikla	Erityiset vastuuperiaatteet	28
VI osa	Vaateiden toteuttaminen	29
54 artikla	Osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen toteuttaminen	29
55 artikla	Vaateiden esittäminen	30
56 artikla	Kuljettajat, joita vastaan kannetta voidaan ajaa	30
57 artikla	Laillinen tuomioistuim	31
58 artikla	Kuoleman- ja loukkaantumistapauksista johtuvan	

	vaateen raukeaminen	31
--	---------------------	----

IV

59 artikla	Matkatavaran kuljetuksesta johtuvan vaateen raukeaminen	33
60 artikla	Vaateen vanhentuminen	34
VII osa	Kuljettajien väliset suhteet	35
61 artikla	Kuljetusmaksun jako	35
62 artikla	Takautumisoikeus	36
63 artikla	Menettely takautumisjutuissa	36
64 artikla	Takautumista koskevat sopimukset	37

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien
kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta
(CIV - Yleissopimuksen liite A)

I osa Yleiset määräykset

1 artikla
Soveltamisala

1 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan kuljetussopimuksen osapuolten asuin- tai kotipaikasta ja kansalaisuudesta riippumatta kaikkiin matkustajien maksullista tai maksutonta rautatiekuljetusta koskeviin sopimuksiin, kun lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa.

2 § Jos kansainvälinen kuljetus suoritetaan yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla rajat ylittävän rautatiekuljetuksen lisäksi maanteitse tai sisävesireittiä jäsenvaltion sisäisessä liikenteessä, siihen sovelletaan näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä.

3 § Jos kansainvälinen kuljetus suoritetaan yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla rautatiekuljetuksen lisäksi meritse tai rajat ylittävänä kuljetuksena sisävesireittiä, siihen sovelletaan näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä, mikäli meri- tai sisävesikuljetus tapahtuu linjoilla, jotka on merkitty yleissopimuksen 24 artiklan 1 §:ssä edellytettyn linjalueteloon.

4 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan matkustajien kuolemaa tai loukkautumista koskevan kuljettajan vastuun osalta myös yhtenäisten oikeussäännösten CIM nojalla suoritettavien kuljetusten saattajiin.

2

5 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä ei sovelleta kuljetuksiin naapurivaltioiden alueella sijaitsevien asemien välillä, jos näiden asemien infrastruktuuria hallinnoi yksi tai useampi infrastruktuurihallinto, joka kuuluu yhdelle näistä valtioista.

6 § Jokainen valtio, joka kuuluu johonkin muuhun, näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä vastaavaan yleissopimukseen matkustajien suorasta kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta, voi esittäessään hakemuksen liittymisestä COTIF-yleissopimukseen varata itselleen oikeuden soveltaa näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä kuljetuksiin vain osalla sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista. Tämä rautatieinfrastruktuurin osa on määriteltävä tarkasti, ja sen on liitettävä jonkin jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuriin. Jos valtio on tehnyt tällaisen varauksen, näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan vain, jos

a) kuljetussopimuksessa edellytetty lähtö- tai määräpaikka sekä edellytetty kuljetusreitti sijaitsevat kyseisellä rautatieinfrastruktuurin osalla tai

b) kyseinen rautatieinfrastruktuurin osa yhdistää kahden jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuria ja on kuljetussopimuksessa sovittu kautta-kulkukuljetuksen kuljetusreitiksi.

7 § Valtio, joka on tehnyt 6 §:n mukaisen varauman, voi milloin tahansa luopua siitä ilmoittamalla tallettajalle. Luopumisilmoitus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin tallettaja on ilmoittanut asiasta jäsenvaltioille. Varauma lakkaa olemasta voimassa, kun 6 §:n ensimmäisessä lauseessa mainitun muun yleissopimuksen voimassaolo päättyy kyseisen valtion osalta.

2 artikla

Vastuuta matkustajan kuolemasta ja loukkaantumisesta koskeva ilmoitus

1 § Jokainen valtio voi milloin tahansa ilmoittaa, ettei se sovelle näiden yhtenäisten oikeussäännösten kaikkia kuljettajan vastuuta matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta koskevia määräyksiä alueellaan sattuvien onnettomuuksien uhriksi joutuviin matkustajiin, jos nämä ovat sen kansalaisia tai henkilöitä, joiden vakinainen asuinpaikka on tässä valtiossa.

2 § Valtio, joka on tehnyt 1 §:n mukaisen ilmoituksen, voi milloin tahansa luopua siitä ilmoittamalla tallettajalle. Luopumisilmoitus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin tallettaja on saattanut asian jäsenvaltioiden tietoon.

3 artikla

Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitetaan

- a) "kuljettajalla" sopimuksenmukaista kuljettajaa, jonka kanssa matkustaja on solminut kuljetussopimuksen näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti, tai yhtä perättäisistä kuljettajista, joka on vastuussa kuljetussopimuksen nojalla;
- b) "suorittavalla kuljettajalla" kuljettajaa, joka ei ole solminut kuljetussopimusta matkustajan kanssa mutta jolle a kohdan mukainen kuljettaja on siirtänyt rautatiekuljetuksen suorittamisen kokonaisuudessaan tai osittain;
- c) "yleisillä kuljetusehdoilla" yleisten kauppaehtojen tai tariffien muodossa kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevia kuljettajan ehtoja, joista kuljetussopimuksen solmimisen myötä on tullut tämän osa;
- d) "ajoneuvolla" henkilökuljetuksen yhteydessä kuljetettavaa moottoriajoneuvoa tai perävaunua.

4 artikla

Poikkeamat

1 § Jäsenvaltiot voivat solmia sopimuksia poikkeamista näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä kuljetuksille, jotka tapahtuvat yksinomaan rajan molemmin puolin sijaitsevan kahden aseman välillä, jos näiden ja rajan välissä ei ole muuta asemaa.

2 § Kuljetuksille kahden jäsenvaltion välillä kauttakulkuna sellaisen valtion kautta, joka ei ole jäsenvaltio, asianomaiset valtiot voivat solmia sopimuksia, jotka poikkeavat näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä.

3 § Ellei muissa kansainvälisen julkisoikeuden säännöksissä toisin määrätä, kaksi tai useampi jäsenvaltio voivat sopia keskenään ehdoista, joilla kuljettajat ovat velvolliset kuljettamaan matkustajia, matkatavaroita, eläimiä ja ajoneuvoja näiden valtioiden välisessä liikenteessä.

4 § Tämän artiklan 1 - 3 §:n mukaisista sopimuksista sekä niiden voimaantulosta ilmoitetaan valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestölle. Järjestön pääsihteeri saattaa ne muiden jäsenvaltioiden ja asianomaisten yritysten tietoon.

5 artikla Pakottava oikeus

Ellei näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä nimenomaan toisin määrätä, on jokainen sopimus, joka suoraan tai epäsuorasti poikkeaa näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä, mitätön ja ilman oikeusvaikutusta. Tällaisten sopimusten mitättömyys ei tee kuljetussopimuksen muita määräyksiä mitättömiksi. Kuljettaja voi kuitenkin ottaa itselleen tämän vastuuta ja velvollisuuksia kuin mitä näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetään.

II osa Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano

6 artikla Kuljetussopimus

1 § Kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu kuljettamaan matkustajan sekä tarvittaessa matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikkaan sekä luovuttamaan matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikassa.

2 § Kuljetussopimuksen todisteena on yksi tai useampi matkalippu, jotka on luovutettava matkustajalle. Matkalipun puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan kuljetussopimus pysyy näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisena, ottaen kuitenkin huomioon 9 artiklan mukaiset seuraukset.

3 § Matkalippu on, kunnes toisin osoitetaan, todiste kuljetussopimuksen solmimisesta ja sen sisällöstä.

7 artikla Matkalippu

1 § Matkalippujen muoto ja sisältö sekä se, millä kielellä ja millaisin kirjaimin ne on painettava ja täytettävä, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2 § Matkalipussa on oltava ainakin seuraavat merkinnät:

- a) kuljettaja tai kuljettajat;
- b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;
- c) kaikki muut merkinnät, jotka tarvitaan todistamaan kuljetussopimuksen solmiminen sekä sen sisältö ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan tästä sopimuksesta johtuvat oikeutensa.

3 § Matkustajan on lipun vastaanottaessaan varmistauduttava siitä, että se on hänen pyyntönsä mukainen.

4 § Matkalippu voidaan luovuttaa toiselle ainoastaan, ellei siinä ole mainittu matkustajan nimeä eikä matkaa ole aloitettu.

5 § Matkalippu voi olla myös luettaviksi kirjoitusmerkeiksi muunnettavien elektronisten tietotallenteiden muodossa. Tietojen tallennukseen ja käsittelyyn käytettävien menettelyjen on taattava tällaisen matkalipun samanarvoisuus muussa muodossa olevan matkalipun kanssa, erityisesti sen todistusvoiman suhteen.

8 artikla

Kuljetusmaksun maksaminen ja palauttaminen

1 § Ellei matkustajan ja kuljettajan kesken ole toisin sovittu, on kuljetusmaksu maksettava etukäteen.

2 § Ehdot, joilla kuljetusmaksu palautetaan, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

9 artikla

Matkustusoikeus. Junasta poistaminen

1 § Matkustajalla on matkan alusta lähtien oltava voimassa oleva matkalippu, jonka hänen on esitettävä lippuja tarkastettaessa. Yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä,

a) että matkustajan, joka ei esitä voimassa olevaa matkalippua, on maksettava kuljetusmaksu ja sen lisäksi lisämaksu;

b) että matkustaja, joka kieltäytyy heti maksamasta kuljetusmaksua tai lisämaksua, voidaan poistaa junasta;

c) palautetaanko lisämaksu ja millä ehdoin.

2 § Yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä, ettei matkustajia, jotka

a) vaarantavat liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden tai muiden matkustajien turvallisuuden,

b) häiritsevät kohtuuttomasti muita matkustajia,

oteta kuljetettavaksi tai että heidät voidaan poistaa junasta kesken matkaa ja ettei tällaisilla henkilöillä ole oikeutta vaatia kuljetusmaksun ja matkatavararahdin palauttamista.

10 artikla

Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen

Matkustajan on noudatettava tulli- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä.

11 artikla

Junan peruuntuminen tai myöhästyminen. Jatkoyhteyden menettäminen

Kuljettajan on tarvittaessa merkittävä matkalippuun, että juna on peruutettu tai jatkoyhteys

menetetty.

III osa Käsimatkatavaran, eläinten, matkatavaran ja ajoneuvojen kuljetus

I luku Yhteiset määräykset

12 artikla

Sallitut esineet ja eläimet

1 § Matkustaja saa kuljettaa mukanaan helposti kannettavia esineitä (käsimatkatavara) ja eläviä eläimiä yleisten kuljetusehtojen mukaisesti. Lisäksi hän saa kuljettaa mukanaan suuri- kokoisia esineitä yleisten kuljetusehtojen erityis- määräysten mukaisesti. Esineitä ja eläimiä, jotka voivat häiritä muita matkustajia tai aiheuttaa vahinkoja, ei saa kuljettaa käsimatkatavarana.

2 § Matkustaja voi jättää esineitä ja eläimiä kuljetettavaksi matkatavarana yleisten kuljetusehtojen mukaisesti.

3 § Kuljettaja voi henkilökuljetuksen yhteydessä ottaa kuljetettavaksi ajoneuvoja yleisten kuljetusehtojen erityismääräysten mukaisesti.

4 § Vaarallisia aineita voidaan kuljettaa käsimatkatavarana, matkatavarana tai ajoneuvoissa, jotka kuljetetaan rautateitse tämän osan määräysten mukaisesti, vain jos vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohje-sääntö (RID) sen sallii.

13 artikla

Tarkastus

1 § Kuljettajalla on oikeus tarkastaa, että kuljetettavat esineet ja eläimet (käsimatkatavara, matkatavara, ajoneuvot kuormineen) ovat kuljetusmääräysten mukaisia, milloin on perusteltua syytä epäillä kuljetusmääräysten rikkomista ja edellyttäen, etteivät sen valtion lait ja määräykset, jonka alueella tarkastus suoritetaan, sitä kiellä. Matkustaja on kutsuttava olemaan läsnä tarkastuksessa. Ellei hän siihen saavu tai ellei hän ole tavattavissa, kuljettajan on toimitettava tarkastus kahden riippumattoman todistajan läsnä ollessa.

2 § Jos todetaan, ettei kuljetusmääräyksiä ole noudatettu, kuljettaja voi vaatia matkustajaa suorittamaan tarkastuksesta aiheutuneet kulut.

14 artikla

Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen

Matkustajan on kuljetettavien esineiden ja eläinten (käsimatkatavara, matkatavara, ajoneuvot kuormineen) osalta noudatettava tull- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä. Hänen tulee olla läsnä näiden esineiden tarkastuksessa, elleivät kunkin valtion lait ja määräykset myönnä poikkeusta.

II luku Käsimatkatavara ja eläimet

15 artikla Valvonta

Matkustajan on valvottava käsimatkatavaraa ja mukanaan kuljettamiaan eläimiä.

III luku Matkatavara

16 artikla Matkatavaran kirjaaminen

1 § Matkatavaran kuljetusta koskevat sopimusveloitteet määritellään matkatavaratodistuksessa, joka on luovutettava matkustajalle.

2 § Matkatavaratodistuksen puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta matkatavaran kuljetusta koskevien sopimusten olemassaoloon eikä voimassa-oloon, vaan ne pysyvät näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisina, ottaen kuitenkin huomioon 22 artiklan mukaiset seuraukset.

3 § Matkatavaratodistus on, kunnes toisin osoitetaan, todiste matkatavaran kirjaamisesta ja sen kuljetusehdoista.

4 § Kunnes toisin osoitetaan, oletetaan, että matkatavara oli kuljettajan ottaessa sen kuljetukseen ulkonaisesti hyväksä kunnossa ja että kollien lukumäärä ja paino täsmäsivät matkatavaratodistuksen merkintöjen kanssa.

17 artikla Matkatavaratodistus

1 § Matkatavaratodistuksen muoto ja sisältö sekä se, millä kielellä ja millaisin kirjaimin se on painettava ja täytettävä, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.
7 artiklan 5 §:ää sovelletaan vastaavasti.

2 § Matkatavaratodistukseen tulee olla merkitty ainakin seuraavat tiedot:

- a) kuljettaja tai kuljettajat;
- b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;
- c) kaikki muut ilmoitukset, jotka tarvitaan osoittamaan sopimusveloitteet matkatavaran kuljetuksessa ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeutensa.

3 § Ottaessaan vastaan matkatavaratodistuksen matkustajan on tarkistettava, että todistus on laadittu hänen ilmoitustensa mukaisesti.

18 artikla Kirjaaminen ja kuljetus

1 § Ellei yleisissä kuljetusehdoissa ole määrätty poikkeuksia, kirjattua matkatavaraa otetaan kuljetettavaksi ainoastaan esitettäessä vähintään matkatavaran määräpaikalle saakka kelpaava matkalippu. Muussa suhteessa matkatavaran kirjaaminen tapahtuu niiden määräysten mukaan, jotka ovat voimassa paikkakunnalla, jolla matkatavara jätetään kuljetettavaksi.

2 § Jos yleisten kuljetusehtojen mukaan matkatavara voidaan ottaa kuljetettavaksi esittämättä matkalippua, on näiden yhtenäisten oikeussäännösten määräyksiä matkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista matkatavaroidensa suhteen sovellettava vastaavasti myös matkatavaran lähettäjänsä.

3 § Kuljettaja voi kuljettaa matkatavaran toisella junalla, toista reittiä tai toisilla liikennevälineillä kuin mitä matkustaja käyttää.

19 artikla Matkatavararahdin maksaminen

Ellei matkustajan ja kuljettajan välillä ole toisin sovittu, on matkatavararahdi maksettava jätettäessä matkatavara kuljetettavaksi.

20 artikla Matkatavaran merkitseminen

Matkustajan on merkittävä jokaiseen kalliin hyvin näkyvään paikkaan kestävästi ja selvästi:

- a) nimensä ja osoitteensa,
- b) määräpaikan.

21 artikla Matkustajan määräämisoikeus matkatavaraan nähden

1 § Jos olosuhteet sallivat eivätkä tulli- tai muiden hallintoviranomaisten määräykset ole esteenä, matkustaja voi vaatia matkatavaran luovuttamista lähetyspaikalla matkatavaratodistuksen palauttamista sekä yleisten kuljetusehtojen niin määrätessä matkalipun esittämistä vastaan.

2 § Yleiset kuljetusehdot voivat sisältää lisäksi muita määräyksiä määräämisoikeudesta matkatavaraan nähden, erityisesti määräyksiä määräpaikan muutoksesta ja tämän mahdollisista kustannuseurauksista matkustajalle.

22 artikla Matkatavaran luovutus

1 § Matkatavara luovutetaan matkatavaratodistusta ja tapauksen mukaan lähetystä rasittavien kulujen suoritusta vastaan. Kuljettaja on oikeutettu, ei kuitenkaan velvollinen, toteamaan, onko matkatavaratodistuksen haltija oikeutettu saamaan matkatavaran haltuunsa.

2 § Matkatavara katsotaan luovutetuksi matkatavaratodistuksen haltijalle myös, kun määräpaikalla voimassa olevien määräysten mukaisesti

a) se on jätetty tulli- tai veroviranomaisille heidän toimipaikkoihinsa tai varastoihinsa silloin, kun nämä eivät ole kuljettajan valvonnassa;

b) elävät eläimet on annettu kolmannen henkilön huostaan.

3 § Matkatavaratodistuksen haltija voi vaatia määräpaikalla, että matkatavara annetaan hänelle niin pian kuin on sovittu sekä tarpeen vaatiessa tulli tai muiden hallintoviranomaisten määräysten täyttämiseen tarpeellinen aika on kulunut.

4 § Ellei matkatavaratodistusta esitetä, on kuljettaja velvollinen luovuttamaan matkatavaran vain sille, joka todistaa oikeutensa siihen; jos tätä oikeutta ei katsota riittävän selvästi toteennäytetyksi, voi kuljettaja vaatia vakuuden.

5 § Matkatavara luovutetaan kirjauksessa määräpaikaksi merkityllä paikalla.

6 § Matkatavaratodistuksen haltijalla, joka ei ole saanut matkatavaraansa 3 §:ssä mainitulla tavalla, on oikeus vaatia, että matkatavaratodistukseen merkitään päivä ja kellonaika, jolloin hän on käynyt matkatavaraa vaatimassa.

7 § Oikeudenomistaja voi kieltäytyä vastaanottamasta matkatavaraa, jos kuljettaja ei no data hänen pyyntöään olla läsnä tarkistettaessa matkatavaran kunto väitetyn vahingon toteamiseksi.

8 § Muussa suhteessa matkatavaran luovutus tapahtuu luovutuspaikalla voimassa olevien määräysten mukaisesti.

IV luku Ajoneuvot

23 artikla Kuljetusehdot

Yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskevissa erityismääräyksissä määrätään erityisesti kuljetukseen otto-, kirjaamis-, kuormaus-, kuljetus-, purkaus- ja luovutusehdot sekä matkustajan velvollisuudet.

24 artikla Kuljetusasiakirja

1 § Ajoneuvojen kuljetusta koskevat sopimusvelvoitteet määrätään kuljetusasiakirjassa, joka luovutetaan matkustajalle. Kuljetusasiakirja voi olla matkalipun osa.

2 § Kuljetusasiakirjan muoto ja sisältö sekä se, millaisin kirjaimin se on painettava ja täytettävä, määrätään yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskevissa erityismääräyksissä. 7 artiklan 5 §:ää sovelletaan vastaavasti.

3 § Kuljetusasiakirjassa on oltava ainakin seuraavat merkinnät:

- a) kuljettaja tai kuljettajat;
- b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;
- c) kaikki muut ilmoitukset, jotka tarvitaan osoittamaan sopimusvelvoitteet ajoneuvojen kuljetuksessa ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeutensa.

4 § Ottaessaan vastaan kuljetusasiakirjan matkustajan on tarkistettava, että se on laadittu hänen ilmoitustensa mukaisesti.

25 artikla
Sovellettava oikeus

Ellei tässä luvussa toisin määrätä, sovelletaan ajoneuvojen kuljetukseen III luvun mukaisia matkatavaran kuljetusmääräyksiä.

IV osa Kuljettajan vastuu

I luku Vastuu matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta

26 artikla
Vastuuperiaatteet

1 § Kuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut matkustajan kuolemasta, ruumiinvammasta tai muusta fyysisen tai henkisen koskemattomuuden haitasta rautatien käyttöön liittyvän onnettomuuden seurauksena matkustajan oleskellessa junassa, noustessa siihen tai siitä poistuessa, käytettävästä rautatieinfrastruktuurista riippumatta.

2 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa:

- a) jos onnettomuus on aiheutunut rautatien käyttöön kuulumattomasta seikasta, jota kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia;

- b) onnettomuus on aiheutunut matkustajan syystä;

- c) onnettomuus johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä, jota kuljettaja tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia. Toista kuljetusyritystä, joka käyttää samaa infrastruktuuria, ei katsota kolmanneksi henkilöksi; takautumisoikeus säilyy muuttumattomana.

3 § Jos onnettomuus johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä eikä kuljettaja tästä huolimatta ole kokonaan vapaa vastuustaan 2 §:n c kohdan mukaisesti, hän vastaa kaikesta vahingosta näiden yhtenäisten oikeussäännösten rajoituksin, ottaen kuitenkin huomioon kolmanteen henkilöön kohdistuvat mahdolliset takautumisoikeudet.

4 § Nämä yhtenäiset oikeussäännökset eivät vaikuta siihen vastuuseen, joka saattaa tulla kuljettajan kannettavaksi muissa kuin 1 §:ssä edellytetyissä tapauksissa.

5 § Jos yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla tapahtuvan kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia, matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta vastaa se kuljettaja, jonka kuljetussopimuksen mukaan tuli suorittaa kuljetusta onnettomuuden sattuessa. Jos kuljetuksen suorittajana oli tällöin kuljettajan asemesta suorittava kuljettaja, molemmat vastaavat yhteisvastuullisesti näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti.

27 artikla
Vahingonkorvaus kuolemantapauksessa

1 § Jos matkustaja on saanut surmansa, vahingonkorvaus käsittää:

- a) matkustajan kuolemasta aiheutuvat välttämättömät kustannukset, erityisesti kustannukset ruumiin kuljetuksesta ja hautauksesta;
- b) ellei kuolema ole seurannut välittömästi, 28 artiklassa määrätyt korvaukset.

2 § Jos matkustajan kuoleman johdosta henkilöt, joita hän lain nojalla oli tai olisi ollut tulevaisuudessa velvollinen elättämään, menettävät toimeentulonsa, on myös tämän menetys korvattava. Sellaisten henkilöiden vahingonkorvausvaateet, joiden elatuksesta matkustaja on huolehtinut lain häntä siihen velvoittamatta, ratkaistaan kansallisen oikeuden mukaan.

28 artikla
Vahingonkorvaus loukkaantumistapauksissa

Jos matkustaja on saanut ruumiinvamman tai hänen fyysistä tai henkistä koskemattomuuttaan on muuten loukattu, vahingonkorvaus käsittää:

- a) korvauksen välttämättömistä kuluista, erityisesti hoidosta ja kuljetuksesta;
- b) korvauksen joko täydellisestä tai osittaisesta työkyvyttömyydestä tai tarpeiden lisääntymisestä aiheutuneesta haitasta.

29 artikla
Muiden henkilövahinkojen korvaaminen

Kansallisen oikeuden mukaan ratkaistaan, onko ja missä määrin kuljettajan suoritettava korvausta muusta kuin 27 ja 28 artiklassa tarkoitetusta haitasta.

30 artikla
Vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumistapauksissa

1 § Edellä 27 artiklan 2 §:ssä ja 28 artiklan b kohdassa tarkoitettu vahingonkorvaus on suoritettava kertakaikkisen pääoman muodossa. Jos kuitenkin kansallisen oikeuden mukaan elinkoron maksaminen on sallittua, korvaus suoritetaan tässä muodossa, jos loukkaantunut matkustaja tai 27 artiklan 2 §:ssä tarkoitettujen oikeudenomistajien sitä pyytävät.

2 § Tämän artiklan 1 §:n nojalla maksettavan vahingonkorvauksen suuruus määrätään kansallisen oikeuden mukaan. Kuitenkin näiden yhtenäisten oikeussäännösten soveltamista varten määrätään 175 000 laskentayksikön yläraja pääomana tai tätä pääomaa vastaavana elinkorkona kutakin matkustajaa kohti siinä tapauksessa, että tämä raja kansallisen oikeuden mukaan on alhaisempi.

31 artikla
Muut kuljetusvälineet

1 § Muissa kuin 2 §:n tapauksissa vastuuta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta koskevia määräyksiä ei sovelleta vahinkoihin, jotka syntyvät kuljetuksessa, joka kuljetussopimuksen mukaisesti ei tapahdu rautateitse.

2 § Jos rautatievaunut kuljetetaan junalautalla, vastuuta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta koskevia määräyksiä sovelletaan 26 artiklan 1 §:ssä ja 33 artiklan 1 §:ssä tarkoitettuihin vahinkoihin, jotka aiheutuvat matkustajalle rautatien käyttöön liittyvän onnettomuuden seurauksena matkustajan oleskellessa näissä vaunuissa, noustessa niihin tai niistä poistuessa.

3 § Jos rautatieliikenne poikkeuksellisista syistä keskeytyy tilapäisesti ja matkustajat kuljetetaan muulla kulkuneuvolla, kuljettaja on vastuussa näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti.

II luku Vastuu aikataulun noudattamatta jättämisestä

32 artikla
Vastuu junan peruuntumisesta tai myöhästymisestä tai jatkoyhteyden menettämisestä

1 § Kuljettaja vastaa matkustajalle vahingosta, joka aiheutuu siitä, ettei junan peruuntumisen tai myöhästymisen tai jatkoyhteyden menettämisen johdosta matkaa voida jatkaa samana päivänä tai kyseisissä olosuhteissa matkan jatkamista samana päivänä ei voida kohtuudella vaatia. Vahingonkorvaus käsittää matkustajalle yöpymisestä sekä häntä odottaville henkilöille ilmoittamisesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

2 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos peruutus, myöhästyminen tai jatkoyhteyden menetys johtuu jostakin seuraavasta syystä:

- a) rautatien käytöstä riippumattomat seikat, joita kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia,
- b) matkustajan virhe tai
- c) kolmannen henkilön käyttäytyminen, jota kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia. Toista kuljetusyritystä, joka käyttää samaa infrastruktuuria, ei katsota kolmanneksi henkilöksi; takautumisoikeudet säilyvät muuttumattomana.

3 § Se, onko kuljettajan suoritettava korvausta muista kuin 1 §:ssä tarkoitetuista vahingoista ja missä määrin, määräytyy kansallisen oikeuden mukaan. Tätä määräystä ei sovelleta 44 artiklan tapauksessa.

III luku Vastuu käsimatkatavarasta, eläimistä, matkatavarasta ja ajoneuvoista

1 osasto Käsimatkatavara ja eläimet

33 artikla

Vastuu

1 § Matkustajan kuollessa tai loukkaantuessa vastaa kuljettaja myös vahingosta, joka aiheutuu matkustajan yllä olevien tai hänen käsimatkatavarana mukanaan kuljettamiensa esineiden täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta. 26 artiklaa sovelletaan vastaavasti.

2 § Muussa suhteessa kuljettaja on vastuussa vahingoista, jotka aiheutuvat esineiden, käsimatkatavaran tai eläinten, joiden valvonta 15 artiklan mukaan kuuluu matkustajalle, täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta vain silloin, kun vahinko on luettava kuljettajan syyksi. IV osan muita artikloita, 51 artiklaa lukuun ottamatta, ei sovelleta tässä tapauksessa.

34 artikla

Vahingonkorvauksen yläraja esineiden kadotessa tai vahingoituessa

Kuljettajan ollessa vastuussa 33 artiklan 1 §:n mukaisesti on hänen suoritettava vahingonkorvausta enintään 1 400 laskentayksikön määrään saakka kutakin matkustajaa kohti.

35 artikla

Vastuusta vapauttaminen

Kuljettaja ei vastaa matkustajalle vahingosta, joka johtuu siitä, ettei matkustaja ole noudattanut tulli- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä.

2 osasto Matkatavara

36 artikla

Vastuuperiaatteet

1 § Kuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaran täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta sen kuljetettavaksi ottamisesta luovuttamiseen saakka, samoin kuin matkatavaran luovutuksen myöhästymisestä.

2 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos katoamiseen, vahingoittumiseen tai myöhästymiseen luovuttamiseen on syynä matkustajan virhe, hänen määräyksensä, joka ei johdu kuljettajan virheestä, matkatavarassa itsessään oleva vika tai seikat, joita rautatie ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia se ei ole voinut estää.

3 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos katoaminen tai vahingoittuminen on aiheutunut erityisistä vahingonvaaroista, jotka liittyvät yhteen tai useampaan seuraavista seikoista:

- a) päällyksen puuttuminen tai puutteellisuus;

- b) matkatavaran erikoinen laatu;
- c) esineiden, joita ei oteta kuljetettavaksi, lähettäminen matkatavarana.

37 artikla Todistustaakka

1 § Kuljettaja on velvollinen näyttämään toteen, että katoamiseen, vahingoittumiseen tai myöhästyneeseen luovuttamiseen on ollut syynä jokin 36 artiklan 2 §:n tarkoittamista seikoista.

2 § Jos kuljettaja osoittaa, että katoaminen tai vahingoittuminen on, asianhaarat huomioon ottaen, voinut johtua yhdestä tai useammasta 36 artiklan 3 §:ssä mainitusta erityisestä vahingonvaarasta, oletetaan sen johtuneen siitä tai niistä. Oikeudenomistajalla on kuitenkin oikeus osoittaa, ettei vahinko kokonaan tai osaksikaan ole aiheutunut jostakin näistä vahingonvaaroista.

38 artikla Perättäiset kuljettajat

Jos yhden kuljetussopimuksen nojalla tapahtuvan kuljetuksen suorittajina on useampia perättäisiä kuljettajia, jokainen näistä ottaessaan kuljetettavaksi matkatavaran matkatavaratodistuksineen tai ajoneuvon kuljetusasiakirjoineen liittyy matkatavaran tai ajoneuvon kuljetuksen osalta kuljetussopimukseen matkatavaratodistuksen tai kuljetusasiakirjan ehtojen mukaisesti ja sitoutuu tästä johtuviin velvoitteisiin. Jokainen kuljettaja on tällöin vastuussa kuljetuksen suorituksesta koko kuljetusmatkalla luovutukseen saakka.

39 artikla Suorittava kuljettaja

1 § Vaikka kuljettaja, olipa hän siihen kuljetussopimuksen nojalla oikeutettu tai ei, on siirtänyt kuljetuksen tosiasiallisen suorittamisen kokonaan tai osaksi suorittavalle kuljettajalle, vastaa kuljettaja kuitenkin koko kuljetuksesta.

2 § Kaikkia näiden yhtenäisten oikeussäännösten kuljettajan vastuuta säänteleviä määräyksiä sovelletaan myös suorittavan kuljettajan vastuuseen suorittamastaan kuljetuksesta. 48 ja 52 artiklaa sovelletaan niissä tapauksissa, jolloin suorittavan kuljettajan henkilökuntaa ja muita hänen kuljetuksen suorittamiseen käyttämiään henkilöitä vastaan nostetaan kanne.

3 § Erityissopimus, jolla kuljettaja ottaa itselleen velvoitteita, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan eivät kuulu hänelle, tai luopuu oikeuksista, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan kuuluvat hänelle, koskee suorittavaa kuljettajaa vain, jos hän on nimenomaan suostunut tähän kirjallisesti. Riippumatta siitä, onko suorittava kuljettaja antanut tällaisen suostumuksen, erityissopimuksesta johtuvat velvoitteet ja luopumisilmoitukset sitovat kuljettajaa.

4 § Jos sekä kuljettaja että suorittava kuljettaja ovat vastuussa, he vastaavat yhteisvastuullisesti.

5 § Korvaus, joka voidaan vaatia kuljettajalta, suorittavalta kuljettajalta sekä heidän henkilökunnaltaan ja muilta henkilöiltä, joita he käyttävät kuljetuksen suorittamiseen, ei saa ko-

konaismäärältään ylittää näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetyjä vastuun enimmäismääriä.

6 § Tämä artikla ei vaikuta kuljettajan ja korvaavan kuljettajan keskinäisiin takautumisoikeuksiin.

40 artikla Katoamisolettamus

1 § Oikeudenomistaja voi muita todisteita esittämättä katsoa kollin kadonneeksi, ellei sitä luovuteta hänelle tai aseteta haettavaksi 14 päivän kuluessa siitä, kun luovutusta 22 artiklan 3 §:n mukaisesti on pyydetty.

2 § Jos kadonneeksi katsottu kolli löytyy vuoden kuluessa siitä, kun pyyntö sen luovuttamisesta on esitetty, on kuljettajan ilmoitettava siitä oikeudenomistajalle, jos tämän osoite tiedetään tai voidaan saada selville.

3 § Oikeudenomistaja voi 30 päivän kuluessa 2 §:n mukaisen ilmoituksen saamisesta vaatia, että matkatavara luovutetaan hänelle. Hänen on tällöin suoritettava matkatavaran kuljetuskustannukset lähetyspaikalta paikalle, jolla luovuttaminen tapahtuu, ja palautettava saamansa korvausmäärä vähentämällä siitä tähän korvaukseen ehkä sisältyneet kustannukset. Hänellä on kuitenkin edelleen oikeus vaatia vahingonkorvausta luovutuksen myöhästymisestä 43 artiklan mukaisesti.

4 § Ellei löytynyttä matkatavaraa vaadita takaisin 3 §:ssä mainitun määräajan kuluessa tai jos matkatavara löytyy yli vuoden kuluttua luovutuspyynnön esittämisestä, on matkatavara kuljettajan käytettävissä sen paikkakunnan lakien ja määräysten mukaan, jolla matkatavara on.

41 artikla Korvaus katoamistapauksessa

1 § Matkatavaran kadotessa täydellisesti tai osittain kuljettajan on suoritettava, olematta enemmälti korvausvelvollinen:

a) jos vahingon määrä on todistettu, tätä määrää vastaava korvaus, enintään kuitenkin 80 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 1200 laskentayksikköä kolia kohti;

b) ellei vahingon määrää ole todistettu, kertakaikkinen korvaus, jonka suuruus on 20 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 300 laskentayksikköä kolia kohti.

Korvaustapa puuttuvaa kilogrammaa tai kolia kohti määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2 § Lisäksi kuljettajan on korvattava suoritettujen kuljetusmaksujen ja muut kadonneen matkatavaran kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset sekä jo suoritettujen tullien ja valmisteverojen.

42 artikla

Korvaus vahingoittumistapauksesta

1 § Jos matkatavara on vahingoittunut, kuljettajan on suoritettava matkatavaran arvovähennyksen määrä. Muita korvausvaateita ei oteta huomioon.

2 § Korvaus ei saa ylittää:

a) jos koko lähetyksen arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut: määrää, johon se olisi noussut lähetyksen kokonaan kadottua;

b) jos vain osa lähetyksestä on vahingoittumisen johdosta arvoltaan laskenut: määrää, johon se olisi noussut arvoltaan alentuneen osan kokonaan kadotessa.

43 artikla

Korvaus luovutuksen myöhästyessä

1 § Matkatavaran luovutuksen viivästyessä kuljettajan on suoritettava kultakin alkavalta 24 tunnin ajalta matkatavaran luovutusvaatimuksen tekemisestä luettuna, enintään kuitenkin 14 päivältä:

a) jos oikeudenomistaja todistaa siitä aiheutuneen vahingon, tavaran vaurioitumine n mukaan luettuna: korvausta, jonka määrä vastaa aiheutunutta vahinkoa, enintään 0,80 laskentayksikköä myöhästyneen matkatavaran bruttopainon kilogrammaa kohti tai 14 laskentayksikköä myöhästynyttä kollia kohti;

b) ellei oikeudenomistaja osoita siitä aiheutuneen vahinkoa: kertakaikkista korvausta, jonka määrä on 0,14 laskentayksikköä myöhästyneen matkatavaran bruttopainon kilogrammaa kohti tai 2,80 laskentayksikköä myöhästynyttä kollia kohti.

Korvaustapa kilogrammaa tai kollia kohti määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2 § Jos matkatavara on kokonaan kadonnut, 1 §:ssä mainittua korvausta ei suoriteta 41 artiklassa mainitun korvauksen lisäksi.

3 § Jos osa matkatavarasta on kadonnut, 1 §:ssä mainittu korvaus on suoritettava siitä osasta, joka ei ole kadonnut.

4 § Jos matkatavara on vahingoittunut eikä vahingoittuminen johdu luovutuksen myöhästyemisestä, suoritetaan 1 §:ssä mainittu korvaus tarvittaessa 42 artiklassa mainitun korvauksen lisäksi.

5 § Missään tapauksessa 1 §:ssä sekä 41 ja 42 artiklassa edellytettyjen korvausten kokonaismäärä ei saa ylittää määrää, joka maksettaisiin matkatavaran kokonaan kadotessa.

3 osasto Ajoneuvot

44 artikla

Korvaus myöhästymisestä

1 § Jos ajoneuvon kuormaus tai luovutus viivästyy kuljettajan syystä, kuljettajan on, mikäli oikeudenomistaja osoittaa viivästyksestä aiheutuneen vahinkoa, suoritettava korvaus, jonka määrä ei saa ylittää ajoneuvon kuljetusmaksua.

2 § Jos kuormauksen viivästyessä kuljettajan syystä oikeudenomistaja luopuu kuljetussopimuksesta, kuljetusmaksu maksetaan hänelle takaisin. Mikäli oikeudenomistaja osoittaa tästä viivästyksestä aiheutuneen vahinkoa, hän voi lisäksi vaatia korvausta, jonka määrä ei saa ylittää ajoneuvon kuljetusmaksua.

45 artikla

Korvaus ajoneuvon katoamisesta

Jos koko ajoneuvo tai osa siitä katoaa, oikeudenomistajalle todistetusta vahingosta suoritettava korvaus lasketaan ajoneuvon käyvän arvon mukaan eikä se saa ylittää 8000 laskentayksikköä. Kuormattu tai tyhjä perävaunu katsotaan ajoneuvoksi.

46 artikla

Vastuu muista esineistä

1 § Ajoneuvoon jätettyjen tai ajoneuvoon kiinnitetyissä säiliöissä (esim. matkatavaräsäiliöt tai suksilaatikot) kuljetettavien esineiden osalta kuljettaja vastaa ainoastaan vahingosta, joka on aiheutunut kuljettajan syystä. Kokonaiskorvaus ei saa ylittää 1400 laskentayksikköä.

2 § Ajoneuvon ulkopuolelle kiinnitetyistä esineistä, 1 §:ssä mainitut säiliöt mukaan luetuna, kuljettaja vastaa vain, jos osoitetaan, että vahinko johtuu kuljettajan toimenpiteestä tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaen tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

47 artikla

Sovellettava oikeus

Ellei tämän osaston säännöksissä toisin määrätä, sovelletaan ajoneuvoihin 2 osaston vastuuta matkatavarasta koskevia säännöksiä.

IV luku Yhteiset määräykset

48 artikla

Vastuun rajoittaminen

Näiden yhtenäisten oikeussäännösten vastuun rajoituksia sekä kansallisen oikeuden määräyksiä, jotka rajoittavat korvaukset tiettyyn määrään, ei sovelleta, jos osoitetaan, että vahinko johtuu kuljettajan toimenpiteestä tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaen tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

49 artikla

Korvausmäärän muuntaminen ja korko

1 § Jos korvausmäärää laskettaessa on muunnettava ulkomaisissa rahayksiköissä ilmoitettuja summia, muuntaminen tapahtuu korvauksen maksupäivänä maksu-paikalla voimassa olevan kurssin mukaan.

2 § Oikeudenomistaja voi vaatia korvausmäärälle korkoa, joka lasketaan viiden prosentin vuotiskoron mukaan alkaen 55 artiklassa mainitun maksuvaatimuksen esittämispäivästä tai, ellei tällaista maksuvaatimusta ole tehty, kanteen vireillepanopäivästä.

3 § Kuitenkin 27 ja 28 artiklan nojalla maksettavasta korvauksesta korkoa lasketaan vasta siitä päivästä, jolloin ne olosuhteet, joihin korvaussumman määrääminen on perustunut, ovat syntyneet, jos tämä päivä on myöhäisempi kuin maksuvaatimuksen esittäminen tai kanteen vireillepanopäivä.

4 § Matkatavaran osalta korkoa suoritetaan vain, jos korvaus ylittää 16 laskentayksikköä matkatavaratodistusta kohden.

5 § Ellei oikeudenomistaja hänelle määrätyn kohtuullisen ajan kuluessa toimita matkatavaran osalta kuljettajalle vaateen lopullista käsittelyä varten tarpeellisia asiakirjoja, ei korkoja lasketa tämän määräajan umpeen kulumisen ja asia-kirjojen sisäänjättöpäivän väliseltä ajalta.

50 artikla

Vastuu ydintapahtuman yhteydessä

Kuljettaja on vapaa hänelle näiden yhtenäisten oikeussäännösten nojalla tulevasta vastuusta, kun ydintapahtuma on aiheuttanut vahingon ja kun jossakin sopimusvaltiossa voimassa olevien lakien ja määräysten nojalla, jotka koskevat vastuuta ydinenergian alalla, tästä vahingosta on vastuussa asianomaisen laitoksen haltija tai joku muu henkilö hänen asemastaan.

51 artikla

Henkilöt, joista kuljettaja on vastuussa

Kuljettaja on vastuussa henkilökunnastaan ja muista kuljetuksen suorittamiseen käyttämistään henkilöistä heidän suorittaessa tehtäviään. Rautatieinfrastruktuurin, jolla kuljetus tapahtuu, hallinnot katsotaan henkilöiksi, joita kuljettaja käyttää kuljetuksen suorittamiseen.

52 artikla

Muut kanteet

1 § Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan kuljettajaa vastaan ajaa vahingonkorvauskannetta, tapahtuipa se millä perusteella tahansa, vain näissä oikeussäännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.

2 § Sama koskee kanteita henkilökuntaa ja muita henkilöitä vastaan, joista kuljettaja on vastuussa 51 artiklan nojalla.

V osa Matkustajan vastuu

53 artikla

Erityiset vastuuperiaatteet

1 § Matkustaja on vastuussa kuljettajalle kaikista vahingoista

a) jotka aiheutuvat siitä, ettei hän ole noudattanut

1. 10, 14 ja 20 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan,
2. yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskevista erityismääräyksistä johtuvia velvollisuuksiaan,
3. vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevasta ohjesäännöstä (RID) johtuvia velvollisuuksiaan
tai

b) jotka ovat matkustajan mukanaan kuljettamien esineiden tai eläinten aiheuttamia,

mikäli hän ei voi todistaa vahingon aiheutuneen olosuhteiden johdosta, joita matkustaja tunnollisella matkustajalla vaadittavasta huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia. Tämä määräys ei koske kuljettajalle 26 artiklan ja 33 artiklan 1 §:n nojalla kuuluvaa vastuuta.

VI osa Vaateiden toteuttaminen

54 artikla

Osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen toteuttaminen

1 § Jos kuljettaja huomaa tai otaksuu tai oikeudenomistaja väittää, että osa kuljettajan vastuulla kuljetetusta esineestä (matkatavara, ajoneuvo) on kadonnut tai että esine on vahingoittunut, kuljettajan on viipymättä ja mikäli mahdollista oikeudenomistajan läsnä ollessa laadittava vahingon laadun mukainen tarkastuspöytäkirja esineen kunnosta ja mikäli mahdollista vahingon suuruudesta ja syystä sekä vahingon tapahtumahetkestä.

2 § Jäljennös tästä tarkastuspöytäkirjasta on lunastuksetta toimitettava oikeudenomistajalle.

3 § Ellei oikeudenomistaja hyväksy pöytäkirjassa esitettyjä seikkoja, hän voi vaatia, että matkatavaran tai ajoneuvon kunto sekä vahingon syy ja määrä todetaan kuljetussopimuksen osapuolten nimeämän asiantuntijan toimesta tai oikeudenkäyntiteitse. Menettelyssä noudatetaan sen valtion lakeja ja määräyksiä, jossa toteuttaminen tapahtuu.

55 artikla

Vaateiden esittäminen

1 § Kuljettajan vastuuta matkustajien kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa koskevat vaatteet on esitettävä kirjallisesti sille kuljettajalle, jota vastaan kannetta voidaan ajaa. Jos ky-

seessä on kuljetus, jonka suorittavat perättäiset kuljettajat yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla, vaateet voidaan esittää myös ensimmäiselle tai viimeiselle kuljettajalle samoin kuin kuljettajalle, jolla on siinä maassa, jossa matkustajan kotipaikka tai vakinainen asuinpaikka sijaitsee, pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimipaikka, jonka välityksellä kuljetus-sopimus on solmittu.

2 § Muut kuljetussopimukseen perustuvat vaateet on esitettävä kirjallisesti 56 artiklan 2 ja 3 §:ssä mainitulle kuljettajalle.

3 § Asiakirjat, joiden liittämistä vaatimuksiin oikeudenomistaja pitää tarpeellisena, on esitettävä joko alkuperäisinä tai jäljennöksinä, jotka on vahvistettava asian-mukaisesti, jos kuljettaja niin vaatii. Selvittäessään vaatimukset lopullisesti voi kuljettaja vaatia takaisin matkalipun, matkatavaratodistuksen ja kuljetusasia-kirjan.

56 artikla

Kuljettajat, joita vastaan kannetta voidaan ajaa

1 § Vahingonkorvauskannetta, joka perustuu kuljettajan vastuuseen matkustajien kuoleman- tai loukkaantumistapauksessa, voidaan ajaa ainoastaan 26 artiklan 5 §:ssä tarkoitettua vastuussa olevaa kuljettajaa vastaan.

2 § Tämän artiklan 4 §:n tapausta lukuun ottamatta muita matkustajan kuljetussopimukseen perustuvia kanteita voidaan ajaa ainoastaan ensimmäistä, viimeistä tai sitä kuljettajaa vastaan, jonka kuljetusosuudelle kanteen aiheuttanut seikka tapahtui.

3 § Jos kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia ja kuljettaja, joka on velvollinen luovuttamaan matkatavaran tai ajoneuvon, on suostumuksellaan merkitty matkatavaratodistukseen tai ajoneuvon kuljetusasiakirjaan, voidaan 2 §:n mukaisia kanteita ajaa häntä vastaan siinäkin tapauksessa, ettei hän ole vastaanottanut matkatavaraa tai ajoneuvoa.

4 § Kuljetussopimuksen perusteella suoritettua maksun palauttamista koskevaa kannetta voidaan ajaa joko sitä kuljettajaa vastaan, joka on tämän maksun kantanut, tai sitä vastaan, jonka hyväksi maksu on kannettu.

5 § Kannetta voidaan ajaa muitakin kuin 2 ja 4 §:ssä mainittuja kuljettajia vastaan, milloin se esitetään vastahaasteena tai väitteenä samaan kuljetussopimukseen perustuvaa päävaatimusta koskevassa oikeudenkäynnissä.

6 § Mikäli näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan suorittavaan kuljettajaan, voidaan kannetta ajaa myös häntä vastaan.

7 § Jos kantajalla on oikeus valita jokin useammasta kuljettajasta, hänen valinta-oikeutensa lakkaa niin pian kuin kanne on voitu panna vireille niistä jotakuta vastaan; tämä on voimassa myös silloin, kun kantajalla on oikeus valita yhden tai useamman kuljettajan ja suorittavan kuljettajan välillä.

57 artikla

Laillinen tuomioistuim

1 § Näihin yhtenäisiin oikeussäännöksiin perustuvat kanteet voidaan panna vireille osapuolten sopimuksella määräämissä jäsenvaltioiden tuomioistuimissa tai sen jäsenvaltion tuomioistuimissa, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai vakinainen asuinpaikkansa tai pääkontto-

rinsa tai sivukonttori taikka toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu. Kanteita ei voida panna vireille muissa tuomioistuimissa.

2 § Kun näihin yhtenäisiin oikeussäännöksiin perustuva kanne on käsiteltävänä 1 §:n mukaisessa laillisessa tuomioistuimessa tai kun tällainen tuomioistuin on antanut päätöksen tällaisessa riitajutussa, uutta kannetta ei voida panna vireille samasta syystä samojen osapuolten kesken, paitsi siinä tapauksessa, ettei tuomioistuimen, jossa ensimmäinen kanne pantiin vireille, päätöstä voida panna toimeen siinä maassa, jossa uusi kanne pannaan vireille.

58 artikla

Kuoleman- ja loukkaantumistapauksista johtuvan vaateen raukeaminen

1 § Oikeudenomistajan kuljettajan vastuuseen matkustajien kuoleman- tai loukkaantumistapauksissa perustuva vaade raukeaa, ellei hän ilmoita matkustajaa kohdanneesta onnettomuudesta 12 kuukauden kuluessa vahingosta tiedon saatuaan jollekin niistä kuljettajista, joille korvausvaatimus 55 artiklan 1 §:n mukaan voidaan esittää. Jos oikeudenomistaja ilmoittaa onnettomuudesta suullisesti, on kuljettajan annettava hänelle tästä ilmoituksesta kirjallinen todistus.

2 § Vaade ei kuitenkaan raukea :

- a) jos oikeudenomistaja on 1 §:ssä mainittuna aikana esittänyt korvausvaatimuksen jollekin 55 artiklan 1 §:ssä mainituista kuljettajista;
- b) vastuussa oleva kuljettaja on 1 §:ssä mainitun ajan kuluessa saanut tiedon matkustajaa kohdanneesta onnettomuudesta muuta tietä;
- c) jos onnettomuudesta ei ole lainkaan ilmoitettu tai siitä on ilmoitettu liian myöhään ja laiminlyönti on johtunut oikeudenomistajasta riippumattomista olosuhteista;
- d) jos oikeudenomistaja osoittaa, että onnettomuus on aiheutunut kuljettajan tuottamuksesta.

59 artikla

Matkatavaran kuljetuksesta johtuvan vaateen raukeaminen

1 § Oikeudenomistajan ottaessa matkatavaran vastaan raukeavat kaikki ne kuljetussopimukseen perustuvat vaateet kuljettajaa vastaan, jotka johtuvat matkatavaran osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta tai luovutuksen myöhästymisestä.

2 § Korvausvaateet eivät kuitenkaan raukea:

- a) kysymyksen ollessa osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta:
 1. jos katoaminen tai vahingoittuminen on todettu 54 artiklan mukaisesti, ennen kuin oikeudenomistaja on ottanut matkatavaran haltuunsa;
 2. jos toteaminen, joka 54 artiklan mukaisesti olisi pitänyt suorittaa, on laiminlyöty yksinomaan kuljettajan omasta syystä;
- b) kysymyksen ollessa sellaisesta ulkonaisesti näkymättömästä vahingosta, joka todetaan vasta oikeudenomistajan otettua matkatavaran haltuunsa, mikäli oikeudenomistaja:
 1. pyytää 54 artiklan mukaista toteamista heti, kun vahinko on havaittu ja viimeistään kolmantena päivänä matkatavaran haltuunotosta sekä

2. lisäksi todistaa vahingon syntyneen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana;

c) kysymyksen ollessa luovutuksen myöhästymisestä, jos oikeudenomistaja esittää 21 päivän kuluessa vaatimuksensa jollekin 56 artiklan 3 §:ssä mainituista kuljettajista;

d) jos oikeudenomistaja osoittaa, että vahinko on aiheutunut kuljettajan tuottamuksesta.

60 artikla Vaateen vanhentuminen

1 § Vahingonkorvausvaateet, jotka perustuvat kuljettajan vastuuseen matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta, vanhentuvat seuraavasti:

a) matkustajan osalta kolmessa vuodessa onnettomuutta seuraavasta päivästä lukien;

b) muiden oikeudenomistajien osalta kolmessa vuodessa matkustajan kuolemaa seuraavasta päivästä lukien, kuitenkin niin, ettei tämä aika saa ylittää viittä vuotta onnettomuutta seuraavasta päivästä lukien.

2 § Muiden kuljetussopimukseen perustuvien vaateiden vanhentumisaika on yksi vuosi. Vanhentumisaika on kuitenkin kaksi vuotta, jos kyseessä on kanne sellaisen vahingon johdosta, joka johtuu teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

3 § Edellä 2 §:ssä mainittu vanhentumisaika alkaa:

a) kun kyseessä on korvausvaade täydellisestä katoamisesta: neljännestoista päivästä 22 artiklan 3 §:ssä tarkoitetun määräajan kuluttua umpeen;

b) kun kyseessä on korvausvaade osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen tai luovutuksen myöhästymisen johdosta: päivästä, jolloin matkatavara on luovutettu matkustajalle;

c) kaikissa muissa matkustajakuljetusta koskevissa tapauksissa: päivästä, jolloin matkalipun kelpoisuusaika päättyy.

Vanhentumisaikojen alkukohdaksi ilmoitettua päivää ei lueta tähän aikaan.

4 § Kuljettajalle 55 artiklan mukaisesti tarvittavin asiakirjoin osoitetun vaateen vanhentumisaika keskeytyy siihen päivään saakka, jolloin kuljettaja kirjallisesti hylkää vaateen ja palauttaa asiakirjat. Jos vaateeseen on osittain suostuttu, jatkuu vanhentumisaika siltä vaateen osalta, joka vielä on riidanalainen. Velvollisuus todistaa, että vaade on esitetty tai vastaus toimitettu ja asiakirjat palautettu, kuuluu sille, joka vetoaa tällaiseen seikkaan. Myöhemmät samaa asiaa koskevat vaatimukset eivät keskeytä vanhentumisaikaa.

5 § Vanhentunutta vaadetta ei voida enää esittää edes vastahaasteen tai väitteen muodossa.

6 § Muussa suhteessa vanhentumisen lakkaamisesta tai keskeyttämisestä on voimassa kansallinen oikeus.

VII luku Kuljettajan väliset suhteet

61 artikla

Kuljetusmaksun jako

1 § Kunkin kuljettajan on maksettava muille kuljetukseen osallistuneille kuljettajille näille tuleva osa kuljetusmaksusta, jonka se on kantanut tai jonka sen olisi pitänyt kantaa. Maksutapa määrätään kuljettajien välisillä sopimuksilla.

2 § 6 artiklan 3 §:ää, 16 artiklan 3 §:ää ja 25 artiklaa sovelletaan myös perättäisten kuljettajien välisiin suhteisiin.

62 artikla

Takautumisoikeus

1 § Kuljettajalla, joka on suorittanut näiden yhtenäisten oikeussäännösten perusteella korvausta, on kuljetukseen osallistuneisiin kuljettajiin kohdistuva takautumisoikeus seuraavien määräysten mukaan:

- a) kuljettaja, joka on aiheuttanut vahingon, on yksin siitä vastuussa;
- b) jos useat kuljettajat ovat aiheuttaneet vahingon, vastaa kukin kuljettaja siitä vahingosta, jonka se on aiheuttanut; jos tällaista erittelyä ei voida suorittaa, korvausmäärä on jaettava niiden kesken c kohdan mukaisesti;
- c) ellei voida näyttää toteen, kuka kuljettajista on aiheuttanut vahingon, korvausmäärä on jaettava kaikkien kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken, lukuun ottamatta niitä, jotka osoittavat, etteivät ne ole aiheuttaneet vahinkoa; jako toimitetaan kuljettajille tulevan kuljetusmaksun osuuden mukaisessa suhteessa.

2 § Jos jokin kuljettajista on maksukyvytön, sen osalle tuleva maksamaton osuus on jaettava kaikkien muiden kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken kuljettajille tulevan kuljetusmaksuosuuden mukaisessa suhteessa.

63 artikla

Menettely takautumisjutuissa

1 § Kuljettajalla, jota vastaan 62 artiklassa mainittua takautumiskannetta ajetaan, ei ole oikeutta kiistää sen maksun oikeellisuutta, jonka takautumiskanteen esittänyt kuljettaja on suorittanut, jos korvausmäärän on vahvistanut tuomio-istuin, sen jälkeen kun ensiksi mainitulle kuljettajalle on asianmukaisesti annettu tieto haasteesta ja sillä on ollut tilaisuus esiintyä vä-

liintulijana jutussa. Pääkannetta käsittelevä tuomioistuin määrää haasteen tiedoksi antamista ja väliintulijana esiintymistä varten määrääjat.

2 § Kuljettajan, joka esittää takautumiskanteen, on esitettävä vaatimuksensa samassa kanteessa kaikkia kuljetukseen osallistuneita kuljettajia vastaan, joiden kanssa ei ole päästy sovi ntoratkaisuun sillä uhalla, että takautumisoikeus niitä vastaan, joita ei ole haastettu, raukeaa.

3 § Tuomioistuimen tulee yhdistää kaikki sen käsiteltävänä olevat takautumis- kanteet.

4 § Kuljettaja, joka haluaa toteuttaa takautumisoikeutensa, voi nostaa oikeusjutun sen maan tuomioistuimissa, jossa jollakin kuljetukseen osallistuneista kuljettajista on pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu.

5 § Jos kanne on nostettava useita kuljettajia vastaan, kanteen nostavalla kuljettajalla on oikeus valita jokin 4 §:n mukaan laillisista tuomioistuimista, jossa se panee kanteen vireillä.

6 § Takautumiskannetta ei saa yhdistää oikeudenomistajan kuljetussopimuksen perusteel- la vireille panemaan korvauskanteeseen.

64 artikla
Takautumista koskevat sopimukset

Kuljettajat voivat tehdä keskenään 61 ja 62 artiklasta poikkeavia sopimuksia.

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta
tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta
(CIM - Yleissopimuksen liite B)

Sisällysluettelo

		Sivu
I osa	Yleiset määräykset	1
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Julkisoikeudelliset määräykset	2
3 artikla	Käsitteiden määrittely	3
4 artikla	Poikkeamat	3
5 artikla	Pakottava oikeus	4
II osa	Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano 4	
6 artikla	Kuljetussopimus	4
7 artikla	Rahtikirjan sisältö	5
8 artikla	Vastuu rahtikirjan ilmoituksista	8
9 artikla	Vaaralliset aineet	8
10 artikla	Kustannusten maksaminen	8
11 artikla	Tarkastus	9
12 artikla	Rahtikirjan todistusvoima	10
13 artikla	Tavarankuormaaminen ja purkaminen	10
14 artikla	Päällys	11
15 artikla	Hallinnollisten määräysten täyttäminen	11
16 artikla	Kuljetusmääräajat	13
17 artikla	Tavarankuovuttaminen	14
18 artikla	Määräämis-oikeus tavarankuuhden	15
19 artikla	Määräämis-oikeuden käyttö	16
20 artikla	Kuljetusesteet	17
21 artikla	Tavarankuovuttamista kohtaavat esteet	18
22 artikla	Kuljetus- ja kuovutusesteiden seuraukset	18
II		
III osa	Vastuu	20
23 artikla	Vastuuperiaatteet	20
24 artikla	Vastuu kuljetettaessa rautatiekulkuneuvoja tavarankuuhana	21
25 artikla	Todistustaakka	22
26 artikla	Perättäiset kuljettajat	22
27 artikla	Suorittava kuljettaja	22
28 artikla	Vahinko olettamus uudelleen kuljetettavaksi jätettäessä	23
29 artikla	Tavarankuuhatoamis-olettamus	24
30 artikla	Tavarankuuhatoamisesta suorittettava korvaus	25
31 artikla	Vastuu painon vähetessä kuljetuksen aikana	26
32 artikla	Tavarankuuhahingoittumisesta suorittettava korvaus	26
33 artikla	Korvaus kuljetusmääräajan ylittämisestä	27
34 artikla	Korvauksen suuruus, kun tavarankuuharvo on	

	ilmoitettu	28
35 artikla	Korvauksen suuruus, kun hankintaetu on ilmoitettu	28
36 artikla	Vastuurajoitusoikeuden menetys	28
37 artikla	Korvausmäärän muuntaminen ja korko	29
38 artikla	Vastuu rautatie-meriliikenteessä	29
39 artikla	Vastuu ydinvahinkotapauksissa	31
40 artikla	Henkilöt, joista kuljettaja on vastuussa	31
41 artikla	Muut kanteet	31
IV osa	Vaateiden toteuttaminen	32
42 artikla	Tarkastuspöytäkirja	32
43 artikla	Vaateiden esittäminen	32
44 artikla	Henkilöt, joilla on oikeus ajaa kannetta kuljettajaa vastaan	33
45 artikla	Kuljettajat, joita vastaan kannetta voidaan ajaa	34
46 artikla	Laillinen tuomioistuin	35
47 artikla	Vaateen raukeaminen	36
48 artikla	Vaateen vanhentuminen	37
III		
V osa	Kuljettajien väliset suhteet	39
49 artikla	Tilitys	39
50 artikla	Takautumisoikeus	39
51 artikla	Menettely takautumisjutuissa	40
52 artikla	Takautumista koskevat sopimukset	41

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta
(CIM - Yleissopimuksen liite B)

I osa Yleiset määräykset

1 artikla
Soveltamisala

1 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan kuljetussopimuksen osapuolten kotipaikasta ja kansalaisuudesta riippumatta kaikkiin tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta koskeviin sopimuksiin, kun paikka, jossa tavara otetaan kuljetettavaksi, ja edellytetty luovutuspaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa.

2 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta koskeviin sopimuksiin myös silloin, kun paikka, jossa tavara otetaan kuljetettavaksi, ja edellytetty luovutuspaikka sijaitsevat kahdessa eri valtiossa, joista vain toinen on jäsenvaltio, jos kuljetussopimuksen osapuolet ovat sopineet, että kuljetussopimus on näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen.

3 § Jos kansainvälinen kuljetus suoritetaan yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla rajat ylittävän rautatiekuljetuksen lisäksi maanteitse tai sisävesireittiä jäsenvaltion sisäisessä liikenteessä, siihen sovelletaan näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä.

4 § Jos kansainvälinen kuljetus suoritetaan yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla rautatiekuljetuksen lisäksi meritse tai rajat ylittävänä kuljetuksena sisävesireittiä, siihen sovelletaan näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä, mikäli meri- tai sisävesikuljetus tapahtuu linjoilla, jotka on merkitty yleissopimuksen 24 artiklan 1 §:ssä mainittuun linjaluetteloon.

2

5 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä ei sovelleta kuljetuksiin naapurivaltioiden alueella sijaitsevien asemien välillä, jos näiden asemien infrastruktuuria hallinnoi yksi tai useampi infrastruktuurihallinto, joka kuuluu yhdelle näistä valtioista.

6 § Jokainen valtio, joka kuuluu johonkin muuhun, näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä vastaavaan yleissopimukseen tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta, voi esittää hakemuksen liittymisestä COTIF-sopimukseen varata itselleen oikeuden soveltaa näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä kuljetuksiin vain osalla sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista. Tämä rautatieinfrastruktuurin osa on määriteltävä tarkasti, ja sen on liityttävä jonkin jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuriin. Jos valtio on tehnyt tällaisen varauksen, näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan vain, jos

a) kuljetussopimuksessa edellytetty tavarankansainvälisen kuljetuksenotto- tai luovutuspaikka sekä edellytetty kuljetusreitti sijaitsevat kyseisellä rautatieinfrastruktuurin osalla

tai
b) kyseinen rautatieinfrastruktuurin osa yhdistää kahden jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuria ja on kuljetussopimuksessa sovittu kautta-kulkukuljetuksen kuljetusreitiksi.

7 § Valtio, joka on tehnyt 6 §:n mukaisen varauman, voi milloin tahansa luopua siitä ilmoittamalla tallettajalle. Luopumisilmoitus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin tallettaja on ilmoittanut asiasta jäsenvaltioille. Varauma lakkaa olemasta voimassa, kun 6 §:n ensimmäisessä lauseessa mainitun muun yleissopimuksen voimassaolo päättyy kyseisen valtion osalta.

2 artikla
Julkisoikeudelliset määräykset

Kuljetukset, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, ovat muilta osin julkisoikeudellisten määräysten, erityisesti vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten sekä tullioikeuden ja eläinsuojelulakien säännösten alaisia.

3 artikla
Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitetaan

- a) "kuljettajalla" sopimuksenmukaista kuljettajaa, jonka kanssa lähettäjä on solminut kuljetussopimuksen näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti, tai yhtä perättäistä kuljettajista, joka on vastuussa kuljetussopimuksen nojalla;
- b) "suorittavalla kuljettajalla" kuljettajaa, joka ei ole solminut kuljetussopimusta lähettäjän kanssa mutta jolle a kohdan mukainen kuljettaja on siirtänyt rauta-tiekuljetuksen tosiasiallisen suorittamisen kokonaisuudessaan tai osaksi;
- c) "yleisillä kuljetusehdoilla" yleisten kauppaehtojen tai tariffien muodossa kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevia kuljettajan ehtoja, joista kuljetussopimuksen solmimisen myötä on tullut tämän osa;
- d) "yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksiköllä" konttia, vaihtokoria, puoliperä-vaunua tai muita näihin verrattavia kuormayksiköitä, joita käytetään yhdistetyissä kuljetuksissa.

4 artikla
Poikkeamat

1 § Jäsenvaltiot voivat solmia sopimuksia poikkeamista näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä kuljetuksille, jotka tapahtuvat yksinomaan rajan molemmin puolin sijaitsevan kahden aseman välillä, jos niiden ja rajan välissä ei ole muuta asemaa.

2 § Kuljetuksille kahden jäsenvaltion välillä kauttakulkuna sellaisen valtion kautta, joka ei ole jäsenvaltio, asianomaiset valtiot voivat solmia sopimuksia, jotka poikkeavat näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä.

3 § Tämän artiklan 1 ja 2 §:n mukaisista sopimuksista sekä niiden voimaantulosta ilmoitetaan valtioidenvälisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestölle. Järjestön pääsihteeri saattaa ne jäsenvaltioiden ja asianomaisten kuljetus-yritysten tietoon.

5 artikla Pakottava oikeus

Ellei näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä nimenomaan toisin määrätä, on jokainen sopimus, joka suoraan tai epäsuorasti poikkeaa niistä, mitätön ja ilman oikeusvaikutusta. Tällaisten sopimuksen mitättömyys ei tee kuljetussopimuksen muita määräyksiä mitättömiksi. Kuljettaja voi kuitenkin ottaa itselleen enemmän vastuuta ja velvollisuuksia kuin mitä näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetään.

II osa Kuljetussopimuksen solmiminen ja toimeenpano

6 artikla Kuljetussopimus

1 § Kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu kuljettamaan tavaran maksua vastaan määrää paikkaan ja luovuttamaan sen siellä vastaanottajalle.

2 § Kuljetussopimuksen todisteena on yhtenäisen mallin mukainen rahtikirja. Rahtikirjan puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan kuljetussopimus pysyy näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisena.

3 § Lähettäjän ja kuljettajan on allekirjoitettava rahtikirja. Allekirjoituksen voi korvata leimalla, kirjanpitokoneen merkinnällä tai muulla sopivalla tavalla.

4 § Lähettäjän on todistettava tavaran vastaanotto kuljetukseen sopivalla tavalla rahtikirjan kaksoiskappaleessa ja luovutettava tämä kaksoiskappale lähettäjälle.

5 § Rahtikirja ei käy konossementista.

6 § Rahtikirja on laadittava jokaisesta lähetyksestä. Jos lähettäjän ja kuljettajan kesken ei ole muusta sovittu, saa yksi rahtikirja koskea vain yhden vaunun kuormaa.

7 § Kuljetuksessa, joka kulkee Euroopan yhteisön tullialueen tai yhteistä passitusmenettelyä soveltavan alueen kautta, on jokaista lähetystä seurattava 7 artiklan vaatimukset täyttävä rahtikirja.

8 § Kansainväliset kuljettajajärjestöt vahvistavat yhtenäiset rahtikirjamallit yhteistyössä kansainvälisten asiakasjärjestöjen ja jäsenvaltioiden tulliviranomaisten sekä jokaisen sellaisen valtioidenvälisen järjestön kanssa, joka on oman tulli-lainsäädännön omaava alueellinen talousyhteisö.

9 § Rahtikirja kaksoiskappaleineen voi olla myös luettaviksi kirjoitusmerkeiksi muunnettavien elektronisten tietotallenteiden muodossa. Tietojen tallennukseen ja käsittelyyn käytettävien menettelyjen on taattava elektronisen rahtikirjan samanarvoisuus paperisen rahtikirjan kanssa, erityisesti sen todistusvoiman suhteen.

7 artikla Rahtikirjan sisältö

1 § Rahtikirjaan on merkittävä seuraavat tiedot:

- a) laatimispäivä ja -paikka;
- b) lähettäjän nimi ja osoite;
- c) kuljetussopimuksen solmineen kuljettajan nimi ja osoite;
- d) sen, jolle tavara tosiasiallisesti luovutetaan kuljetettavaksi, nimi ja osoite, ellei tämä ole c kohdan mukainen kuljettaja.
- e) tavarankuljetukseen vastaanottoaika ja -aika;
- f) luovutuspaikka;
- g) vastaanottajan nimi ja osoite;
- h) tavara- ja päällyslajin nimitys, vaarallisten aineiden osalta myös vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevassa ohjesäännössä (RID) edellytetty nimitys;
- i) kerran lukumäärä sekä kappale- tai kassalähetysten tunnistamiseen tarvittavat erityiset merkit ja numerot;
- j) vaunun numero vaunukuormakuljetuksissa;
- k) omilla pyörillään kulkevan ja tavarana kuljetettavaksi jätettävän rautatiekuljetuksen numero;
- l) yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksiköiden osalta lisäksi niiden laji, numero tai muut niiden tunnistamiseen tarvittavat tunnusmerkit;
- m) tavarankuljetuksen bruttopaino tai määrän ilmoitus muussa muodossa;
- n) tarkka luettelo niistä tulli- tai muiden hallintoviranomaisten vaatimista asiakirjoista, jotka ovat rahtikirjan liitteenä tai kuljettajan käytettävissä jossakin lähemmin nimeytyssä virastossa tai muussa sopimuksella sovitussa paikassa;
- o) kuljetukseen liittyvät kustannukset (rahti, lisämaksut, tullit ja muut kuljetussopimuksen solmimisen ja perilletoimituksen välisenä aikana aiheutuvat kustannukset), mikäli ne peritään vastaanottajalta, tai muu ilmoitus, että rahti peritään vastaanottajalta;
- p) ilmoitus siitä, että kuljetus on mistään päinvastaisesta sopimuksesta huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen.

2 § Tarvittaessa rahtikirjaan on lisäksi merkittävä seuraavat tiedot:

- a) jos kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia, kuljettaja, joka on velvollinen toimittamaan tavarankuljetuksen perille, mikäli tämä on antanut suostumuksensa nimensä merkitsemiseen rahtikirjaan;
- b) lähettäjän vastuulla olevat kustannukset;
- c) tavarankuljetuksen yhteydessä perittävä jälkivaatimusmäärä;

- d) ilmoitus tavarán arvosta ja hankintaedun määrástá;
- e) sovittu toimitusaika;
- f) sovittu kuljetusreitti;
- g) luettelo kuljettajalle luovutetuista asiakirjoista, joita ei ole mainittu 1 §:n n kohdassa;
- h) lähettäján ilmoitus vaunuun kiinnitettyjen lyijykkeiden lukumäärástá ja nimi-tyksestä.

3 § Osapuolet voivat merkitá rahtikirjaan muitakin tarpeelliseksi katsomiaan tietoja.
8 artikla
Vastuu rahtikirjan ilmoituksista

1 § Lähettájá vastaa kaikista kustannuksista ja vahingoista, jotka aiheutuvat kuljettajalle siitä,

- a) että lähettäján rahtikirjassa ilmoittamat tiedot ovat vääriá, epätarkkoja tai epä-täydellisiä tai ettei niitä ole merkitty niitä varten varattuun kohtaan tai
- b) ettei lähettájá ole ilmoittanut RIDissä määrättyjä tietoja.

2 § Jos kuljettaja merkitsee lähettäján pyynnöstá ilmoituksia rahtikirjaan, katsotaan, ellei toisin osoiteta, että hän toimii lähettäján nimissä.

3 § Jos rahtikirjaan ei ole tehty 7 artiklan 1 §:n p kohdassa mainittua ilmoitusta, kuljettaja vastaa kaikista kustannuksista ja vahingoista, jotka tämän laiminlyönnin johdosta tavarán oi-keudenomistajalle aiheutuvat.

9 artikla
Vaaralliset aineet

Ellei lähettájá ole ilmoittanut RIDissä määrättyjä tietoja, kuljettaja voi milloin tahansa olosuhteiden niin vaatiessa purkaa tai hävittää tavarat tai tehdä ne vaarattomiksi tarvitsematta suorittaa korvausta, jos kuljettaja ei tavarat kuljetettavaksi ottaessaan ollut tietoinen niiden vaarallisuudesta.

10 artikla
Kustannusten maksaminen

1 § Ellei lähettäján ja kuljettajan välillä ole toisin sovittu, on lähettäján maksettava kus-tannukset (rahti, lisämaksut, tullit ja muut sopimuksen solmimisen ja perilletoimituksen väli-senä aikana aiheutuvat kustannukset).

2 § Jos kustannukset on lähettäján ja kuljettajan välisellä sopimuksella siirretty vastaanot-tajan maksettavaksi, mutta vastaanottaja ei ole lunastanut rahtikirjaa, saattanut voimaan 17 ar-tiklan 3 §:n mukaisesti kuljetussopimuksesta johtuvia oikeuksiaan eikä muuttanut 18 artiklan mukaisesti kuljetussopimusta, lähettájá on velvollinen maksamaan kustannukset.

11 artikla Tarkastus

1 § Kuljettajalla on oikeus milloin tahansa tarkastaa, noudatetaanko kuljetusehtoja ja onko lähetys yhtäpitävä lähettäjän rahtikirjaan tekemien merkintöjen kanssa. Jos tarkastus koskee lähetysten sisältöä, se tapahtuu mahdollisuuksien mukaan oikeudenomistajan läsnä ollessa; jos tämä ei ole mahdollista, kuljettaja kutsuu kaksi riippumatonta todistajaa, elleivät valtion, jossa tarkastus tapahtuu, lait ja määräykset toisin määrää.

2 § Jos lähetys ei ole rahtikirjan merkintöjen mukainen tai määrätyn ehdoin kuljetettavaksi otettavien tavaroiden kuljetusmääräyksiä ei ole noudatettu, on tarkastuksen tulos merkittävä tavaran mukana seuraavan rahtikirjan lehteen sekä myös rahtikirjan kaksoiskappaleeseen, mikäli se on vielä kuljettajan hallussa. Tässä tapauksessa tarkastuksesta aiheutuneet kustannukset merkitään tavaran rasiitteeksi, ellei niitä ole heti suoritettu.

3 § Lähettäjä voi kuormausta suorittaessaan vaatia kuljettajaa tarkistamaan tavaran ja sen päällyksen kunnan sekä rahtikirjan kollojen määrää, merkkejä ja numeroita samoin kuin tavaran bruttopainoa tai muulla tavoin ilmoitettua määrää

koskevien merkintöjen oikeellisuuden. Kuljettaja on velvollinen suorittamaan tarkastuksen vain, jos hänellä on käytettävissä tähän kohtuullisia keinoja. Kuljettajalla on oikeus vaatia tarkistuskustannusten korvaamista. Tarkistuksen tulos on merkittävä rahtikirjaan.

12 artikla

Rahtikirjan todistusvoima

1 § Ellei toisin osoiteta, rahtikirja on todiste kuljetussopimuksen solmimisesta ja sen sisällöstä sekä siitä, että kuljettaja on ottanut tavaran kuljetettavaksi.

2 § Jos kuljettaja on kuormannut tavaran, on rahtikirja, ellei toisin osoiteta, todiste tavaran ja sen päällyksen kunnan vastaavuudesta rahtikirjan merkintöjen kanssa tai, ellei merkintöjä ole, tavaran ulkonaisesti hyvästä kunnosta kuljettajan ottaessa sen kuljetettavaksi samoin kuin rahtikirjan kollojen määrää, merkkejä ja numeroita sekä bruttopainoa tai muulla tavoin ilmoitettua määrää koskevien ilmoitusten oikeellisuudesta.

3 § Jos lähettäjä on kuormannut tavaran, on rahtikirja, ellei toisin osoiteta, todiste tavaran ja sen päällyksen kunnan vastaavuudesta rahtikirjan merkintöjen kanssa tai, ellei merkintöjä ole, tavaran ulkonaisesti hyvästä kunnosta sekä 2 §:n mukaisten merkintöjen oikeellisuudesta vain, jos kuljettaja on tarkastanut ne ja merkinnyt tarkastuksensa yhtäpitävän tuloksen rahtikirjaan.

4 § Rahtikirja ei kuitenkaan kelpaa todisteeksi, jos siinä on perusteltu varauma. Varauma voidaan perustella erityisesti sillä, ettei kuljettajalla ollut käytettävissä kohtuullisia keinoja rahtikirjan merkintöjen tarkistamiseksi.

13 artikla

Tavaran kuormaaminen ja purkaminen

1 § Lähettäjä ja kuljettaja sopivat siitä, kenen tehtävänä on tavaran kuormaaminen ja purkaminen. Ellei tästä ole sovittu, kuorma- ja purkamisvelvollisuus on kappaletavaran osalta kuljettajalla sekä vaunukuormien osalta kuormaaminen lähettäjällä ja purkaminen tavaran toimittamisen jälkeen vastaanottajalla.

2 § Jos lähettäjä kuormaa tavaraa, hän vastaa puutteellisen kuormauksen seurauksista ja korvaa kuljettajalle erityisesti tälle aiheutuneet vahingot. Kuljettajan on osoitettava kuormauksen puutteellisuus.

14 artikla
Päällys

Lähettäjä on vastuussa kuljettajalle kaikista tavarallaan päällyksen puuttumisesta tai puutteellisuudesta aiheutuvista vahingoista ja kustannuksista paitsi, jos puutteellisuus on ilmeinen tai ollut kuljettajan tiedossa tavaraa kuljetukseen vastaanotettaessa eikä kuljettaja ole esittänyt tämän suhteen mitään varauksia.

15 artikla
Hallinnollisten määräysten täyttäminen

1 § Lähettäjä on liitettävä rahtikirjaan asiakirjat, jotka tarvitaan ennen tavarallaan toimittamista suoritettavia tulli- tai muita hallinnollisia muodollisuuksia varten, taikka asetettava nämä asiakirjat kuljettajan käyttöön ja annettava tälle kaikki tarpeelliset tiedot.

2 § Kuljettaja ei ole velvollinen tarkastamaan näiden asiakirjojen ja tietojen oikeellisuutta ja riittävyyttä. Lähettäjä vastaa kuljettajalle kaikista asiakirjojen ja tietojen puuttumisesta, epätäydellisyydestä tai virheellisyydestä aiheutuvista vahingoista paitsi, jos syy on kuljettajan.

3 § Kuljettaja vastaa seurauksista, jotka aiheutuvat rahtikirjaan merkittyjen ja sen mukana seuraavien tai kuljettajalle luovutettujen asiakirjojen katoamisesta tai väärästä käytöstä, ellei asiakirjojen katoamisesta tai niiden väärästä käytöstä aiheutunut vahinko johdu seikoista, joita kuljettaja ei voinut välttää eikä estää niiden seurauksia. Vahingonkorvaus ei kuitenkaan saa ylittää sitä, joka tulisi maksettavaksi tavarallaan kadotessa.

4 § Lähettäjä voi rahtikirjaan tehtävällä merkinnällä ja vastaanottaja 18 artiklan 3 §:n nojalla annettavalla määräyksellä vaatia,

a) että hänen on itsensä tai valtuuttamansa asiamiehen edustamana saatava olla läsnä tulli- tai muita hallinnollisia muodollisuuksia suoritettaessa antaakseen kaikkia kysymykseen tulevia tietoja ja esittääkseen tarpeellisia selityksiä;

b) että hän, mikäli hän on siihen oikeutettu sen maan lakien ja määräysten mukaan, jossa tulli- tai muiden hallintoviranomaisten vaatimat muodollisuudet suoritetaan, suorittaa itse nämä muodollisuudet tai antaa valtuutettunsa ne suorittaa;

c) että silloin kun hän itse tai hänen valtuuttamansa asiamies on läsnä tulli- tai muita hallinnollisia muodollisuuksia suoritettaessa tai ne suorittaa, hän myös maksaa tullimaksut ja muut kulut, mikäli hän on siihen oikeutettu sen maan lakien ja määräysten mukaan, jossa nämä toimitukset tapahtuvat.

Näissä tapauksissa ei lähettäjällä, vastaanottajalla, jolla on määräysvalta, eikä heidän valtuuttamallaan asiamiehellä ole oikeutta ottaa tavaraa haltuunsa.

5 § Jos lähettäjä on määrännyt tulli- tai muut hallinnolliset muodollisuudet suoritettaviksi paikassa, jossa voimassa olevat säännökset eivät salli näiden muodollisuuksien suorittamista, tai muuten toimitettaviksi tavalla, jota ei voida

noudattaa, on kuljettajan käytettävä menettelyä, jonka hän katsoo oikeudenomistajalle edullisimmaksi, ja ilmoitettava lähettäjälle toimenpiteistä, joihin on ryhdytty.

6 § Jos lähettäjä on maksanut tullit, kuljettaja voi toimittaa tullimuodollisuudet harjintansa mukaan joko matkan varrella tai määräpaikassa.

7 § Ellei vastaanottaja ole lunastanut rahtikirjaa määräpaikassa voimassa olevien määräysten mukaisen ajan kuluessa, kuljettaja voi menetellä 5 §:n mukaisesti.

8 § Lähettäjän on huolehdittava tulli- tai muiden hallinnollisten määräysten mukaisesta tavaroiden päällystämistä ja peittämisestä. Ellei lähettäjä ole päällystänyt tai peittänyt tavaroita määräysten mukaisesti, kuljettaja voi huolehtia tästä; syntyneillä kustannuksilla rasitetaan tavaraa.

16 artikla Kuljetusmääräajat

1 § Lähettäjä ja kuljettaja sopivat kuljetusmääräajasta. Mikäli sopimusta ei ole tehty, kuljetusaika ei kuitenkaan saa olla 2 - 4 §:ssä mainittuja pitempi.

2 § Ellei 3 - 4 §:ssä toisin määrätä, enimmäiskuljetusaika on:

- | | | |
|----|--|------------|
| a) | vaunuormalähetysille: | |
| | toimitusaika | 12 tuntia |
| | kuljetusaika, kutakin alkavaa 400 km kohti | 24 tuntia; |
| b) | kappaletavaralähetysille: | |
| | toimitusaika | 24 tuntia |
| | kuljetusaika, kutakin alkavaa 200 km kohti | 24 tuntia |

Etäisyys tarkoittaa sovittua tai, ellei tällaista ole, lyhintä mahdollista kuljetusreittiä.

3 § Kuljettaja voi määrätä tietyn pituisia lisämääräaikoja seuraavissa tapauksissa:

- a) kuljetuksille, joihin käytetään:
- linjoja, joilla on erilainen raideväli,
 - meritietä tai sisävesireittejä,
 - maantietä rautatieyhteyden puuttuessa;
- b) tavallisuudesta poikkeavia olosuhteita varten, joita aiheuttavat joko liikenteen poikkeuksellinen lisääntyminen tai poikkeukselliset liikennöimisvaikeudet.

Lisämääräaikojen pituus on ilmoitettava yleisissä kuljetusehdoissa.

4 § Kuljetusmääräaika alkaa sen jälkeen, kun tavara on otettu kuljetettavaksi; sitä pidennetään viivytystä vastaavasti, mikäli syy ei ole kuljettajan. Kuljetusmääräaika keskeytyy sunnuntaisin ja virallisina juhlapäivinä.

17 artikla

Tavaran luovuttaminen

1 § Kuljettajan on luovutettava rahtikirja ja tavara vastaanottajalle sovitulla toimituspaikalla kuittausta ja kuljetussopimuksesta johtuvien kuljettajan saatavien suoritusta vastaan.

2 § Tavara katsotaan luovutetuksi vastaanottajalle, kun se toimituspaikalla voimassa olevien määräysten mukaisesti on

- a) jätetty tulli- tai veroviranomaisille heidän toimipaikkoihinsa tai varastoihinsa, silloin kun nämä eivät ole kuljettajan valvonnassa;
- b) varastoitu kuljettajan tiloihin tai huolitsijan huostaan tai yleiseen varastoon.

3 § Tavaran saavuttua luovutuspaikalle vastaanottaja voi vaatia kuljettajaa luovuttamaan hänelle rahtikirjan ja tavaran. Jos tavaran katoaminen on todettu tai tavara ei ole saapunut 29 artiklan 1 §:ssä mainitussa määräajassa, vastaanottaja voi tämän määräajan päätyttyä omissa nimissään saattaa voimaan kuljettajaa vastaan kuljetussopimukseen perustuvat oikeutensa.

4 § Oikeudenomistaja voi kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa vielä senkin jälkeen, kun hän on vastaanottanut rahtikirjan ja maksanut kuljetussopimuksesta johtuvat kulut, niin kauan kuin hänen vaatimiinsa toimenpiteisiin väitetyn vahingon toteamiseksi ei ole ryhdytty.

5 § Muilta osin tavaran luovutus tapahtuu toimituspaikalla voimassa olevien määräysten mukaan.

6 § Jos tavara on luovutettu vastaanottajalle perimättä sitä ennen tavaraa rasittavaa jälkivaatimusta, on kuljettajan maksettava lähettäjälle vahingonkorvausta jälkivaatimusmäärään asti; tällöin kuljettajalla on takautuva vaade vastaanottajaa kohtaan.

18 artikla

Määräämisoikeus tavaraan nähden

1 § Lähettäjällä on määräämisoikeus tavaraan nähden ja oikeus muuttaa jälkikäteen kuljetussopimusta. Hän voi erityisesti vaatia, että kuljettaja

- a) pysäyttää kuljetuksen;
- b) lykkää tavaran luovuttamista;
- c) luovuttaa tavaran muulle henkilölle kuin rahtikirjaan merkitylle vastaanottajalle;
- d) luovuttaa tavaran muulla luovutuspaikalla kuin rahtikirjaan merkityllä.

2 § Vaikka lähettäjällä onkin rahtikirjan kaksoiskappale, lakkaa lähettäjän oikeus kuljetussopimuksen muuttamiseen, kun

- a) vastaanottaja on lunastanut rahtikirjan;
- b) vastaanottaja on ottanut tavaran vastaan;

- c) vastaanottaja on saattanut voimaan oikeutensa 17 artiklan 3:n mukaisesti;
- d) vastaanottaja on oikeutettu 3 §:n mukaisesti antamaan muutos-määräyksiä; tästä hetkestä lähtien kuljettajan on noudatettava vastaanottajan määräyksiä ja ohjeita.

3 § Vastaanottajalla on oikeus muuttaa kuljetussopimusta rahtikirjan laatimisesta lähtien, ellei lähettäjä ole määrännyt toisin rahtikirjassa.

4 § Vastaanottajan oikeus kuljetussopimuksen muuttamiseen lakkaa, kun vastaanottaja on

- a) lunastanut rahtikirjan;
- b) ottanut vastaan tavarat;
- c) saattanut voimaan oikeutensa 17 artiklan 3 §:n mukaisesti;
- d) määrännyt 5 §:n mukaisesti, että tavara on luovutettava muulle henkilölle ja että tämä on saattanut voimaan 17 artiklan 3 §:n mukaiset oikeutensa.

5 § Jos vastaanottaja on määrännyt, että tavara on luovutettava muulle henkilölle, ei tällä ole oikeutta muuttaa kuljetussopimusta.

19 artikla

Määräämisoikeuden käyttö

1 § Jos lähettäjä tai 18 artiklan 3 §:n tapauksessa vastaanottaja haluaa jälkikäteen muuttaa kuljetussopimusta, hänen on esitettävä kuljettajalle rahtikirjan kaksois-kappale, johon muutokset on merkittävä.

2 § Lähettäjän tai 18 artiklan 3 §:n tapauksessa vastaanottajan on korvattava kuljettajalle kaikki kustannukset ja vahingot, jotka muutosmääräyksestä aiheutuvat.

3 § Muutosmääräyksen toimeenpanon on oltava mahdollinen, sallittu ja kohtuudella vaadittava ajankohtana, jolloin ohjeet sen toimeenpanijalle saapuvat, eikä se saa haitata kuljettajan tavanomaista liikennettä tai aiheuttaa vahinkoa muiden lähetysten lähettäjille tai vastaanottajille.

4 § Muutosmääräys ei saa aiheuttaa lähetyksen jakamista.

5 § Ellei kuljettaja 3 §:n määräysten johdosta voi toimeenpanna muutosmääräystä, kuljettajan on viipymättä ilmoitettava tästä muutosta pyytäneille.

6 § Kuljettaja vastaa seurauksista, jotka aiheutuvat kuljettajan syyksi luettavasta muutosmääräyksen noudattamatta jättämisestä tai sen epätarkasta noudattamisesta. Vahingonkorvauksen ei tule kuitenkaan olla suurempi kuin tavarat katoamistapauksessa.

7 § Jos kuljettaja toimeenpanee lähettäjän muutosmääräyksen vaatimatta rahtikirjan kaksoiskappaleen esittämistä, kuljettaja vastaa vastaanottajalle aiheutuneesta vahingosta, jos lähettäjä on luovuttanut rahtikirjan kaksoiskappaleen vastaanottajalle. Vahingonkorvauksen ei tule kuitenkaan olla suurempi kuin tavarat katoamistapauksessa.

20 artikla Kuljetusesteet

1 § Jos kuljetukselle ilmaantuu este, kuljettaja ratkaisee, onko parempi kuljettaa tavara välittömästi eteenpäin muuttamalla kuljetusreittiä vai onko määräämisoikeuden omistajan edun mukaista pyytää tältä ohjeita antamalla tälle kaikki kuljettajan tiedossa olevat hyödylliset tiedot.

2 § Jos kuljetusta on mahdotonta jatkaa, on kuljettajan pyydettävä ohjeita määräämisoikeuden omistajalta. Ellei kuljettaja kohtuullisen ajan kuluessa saa ohjeita, kuljettajan on ryhdyttävä toimenpiteisiin, jotka hän katsoo määräämisoikeuden tavaraan nähden omaavan henkilön kannalta parhaimmiksi.

21 artikla Tavaran luovuttamista kohtaavat esteet

1 § Jos tavaran luovuttamiselle ilmaantuu este, kuljettajan on ilmoitettava siitä viipymättä lähettäjälle ja pyydettävä tämän ohjeita, ellei lähettäjä ole rahti-kirjaan tekemällään merkinnällä vaatinut, että tavara on luovutusesteen sattuessa palautettava suoraan hänelle.

2 § Jos este tavaran luovuttamiselle lakkaa ennen lähettäjän ohjeiden saapumista kuljettajalle, on tavara luovutettava vastaanottajalle. Lähettäjälle on ilmoitettava tästä viipymättä.

3 § Jos vastaanottaja kieltäytyy ottamasta tavaraa vastaan, on lähettäjällä oikeus antaa ohjeita tavaraan nähden, vai kka hän ei voisikaan esittää rahtikirjan kaksoiskappaletta.

4 § Jos tavaran luovuttamista kohtaa este sen jälkeen, kun vastaanottaja on muuttanut kuljetussopimusta 18 artiklan 3 – 5 §:n nojalla, kuljettajan on ilmoitettava tästä vastaanottajalle.

22 artikla Kuljetus- ja luovutusesteiden seuraukset

1 § Kuljettajalla on oikeus saada korvausta kustannuksista, jotka aiheutuvat siitä, että kuljettaja

- a) pyytää ohjeita,
- b) toimeenpanee ohjeet,
- c) ei saa, tai ei saa ajoissa, pyytämiään ohjeita,

c) pyytämättä ohjeita tekee 20 artiklan 1 §:n mukaisen ratkaisun, ellei kuljettaja itse ole aiheuttanut näitä kustannuksia. Kuljettaja voi nimenomaan periä rahdin tosiasiallisesta kuljetusreitistä ja vaatia vastaavaa kuljetusmääräaika.

2 § Edellä 20 artiklan 2 §:ssä ja 21 artiklan 1 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa kuljettaja voi purkaa tavaran heti määräämisoikeuden omistajan kustannuksella. Purkamisen jälkeen kuljetus katsotaan päättyneeksi. Kuljettajan on tämän jälkeen säilytettävä tavara määräämisoikeuden omistajaa varten. Kuljettaja voi kuitenkin uskoa tavaran kolmannelle henkilölle vastaten tällöin vain tämän kolmannen henkilön huolellisesta valinnasta. Tavaraa rasittavat edelleen kaikki rahtikirjasta johtuvat saatavat sekä kaikki muut kustannukset.

- 3 § Jos kyseessä on helposti pilaantuva tavara tai tavarankunto oikeuttaa tällaisen toimenpiteen tai säilytyskustannukset eivät ole suhteessa tavarankuntoon, kuljettaja voi määräämisoikeuden omistajan ohjeita odottamatta myydä tavarankuntoa. Kuljettaja voi myös muissa tapauksissa myydä tavarankuntoa, ellei hän saa kohtuullisen ajan kuluessa määräämisoikeuden omistajalta päinvastaisia ohjeita, joiden toimeenpanoa häneltä voidaan kohtuudella vaatia.
- 4 § Jos tavara on myyty, on tuotto, vähennettynä tavaraa rasittavilla kustannuksilla, pidettävä määräämisoikeuden omistajan käytettävissä. Jos myyntituotto on näitä kustannuksia pienempi, lähettäjän on maksettava erotus.
- 5 § Myyntitapa määräytyy sen paikkakunnan lakien ja määräysten tai tapojen mukaan, jolla tavara on.
- 6 § Ellei lähettäjä kuljetus- tai toimitusesteiden sattuessa anna kohtuullisen ajan kuluessa ohjeita eikä 2 ja 3 §:n mukaista kuljetus- tai toimitusestettä voida poistaa, voi kuljettaja palauttaa tavarankuntoa lähettäjälle tämän kustannuksella tai, mikäli on perusteltua, hävittää sen.

III osa Vastuu

23 artikla Vastuuperiaatteet

- 1 § Kuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavarankuntoa täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta kuljetettavaksi ottamisen ja vastaanottajalle luovuttamisen välisenä aikana, samoin kuin kuljetusmääräajan ylittämisestä aiheutuvasta vahingosta riippumatta siitä, mitä rautatieinfrastruktuuria käytetään.
- 2 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos tavarankuntoa katoaminen tai vahingoittuminen tai kuljetusmääräajan ylitys on aiheutunut oikeudenomistajan tekemästä virheestä, tämän antamasta määräyksestä, johon ei ole syynä kuljettajan tekemä virhe, tavarankuntoa omasta viallisuudesta (itsestään pilaantumisesta, hupenemisesta jne.) tai olosuhteista, joita kuljettaja ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia.
- 3 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos katoaminen tai vahingoittuminen on aiheutunut yhteen tai useampaan seuraavista seikoista liittyvästä erityisestä vaarasta:
- a) kuljetus avovaunussa yleisten kuljetusehtojen mukaisesti tai milloin tästä on nimenomaan sovittu ja mainittu rahtikirjassa; ilmaston vaikutusten aiheuttamia vahinkoja lukuun ottamatta ei yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksikköihin tai suljettuihin maantietajoneuvoihin kuormattujen ja rautatievaunuissa kuljetettavien tavaroiden kuljetusta katsota avovaunukuljetukseksi; jos lähettäjä käyttää vaunupeitteitä tavaroiden kuljetukseen avovaunussa, kuljettajalla on vain se vastuu, joka hänellä on avovaunuissa ilman vaunupeitteitä tapahtuvista kuljetuksista siinäkin tapauksessa, että kyseessä ovat tavarat, joita yleisten kuljetusehtojen mukaan ei kuljeteta avovaunuissa;
 - b) päällyksen puuttuminen tai puutteellisuus, kun kyseessä ovat tavarat, jotka laatuensa puolesta ovat alttiita hupenemiselle tai vahingoittumiselle, jos päällyksy joko puuttuu tai on puutteellinen;

- c) lähettäjän kuormaustoimenpiteet tai vastaanottajan purkamistoimenpiteet;
- d) tiettyjen tavaroiden luonnollinen ominaisuus, jonka johdosta ne ovat alttiita joko täydelliselle tai osittaiselle katoamiselle tai vahingoittumiselle, erityisesti särkymisen, ruosteen, itsestään tapahtuvan pilaantumisen, kuivumisen tai vähenemisen vuoksi;
- e) kolloidien väärä, epätarkka tai epätäydellinen nimitys tai numerointi;
- f) elävien eläinten kuljetus;
- g) kuljetus, jonka mukana voimassa olevien määräysten tai lähettäjän ja kuljettajan kesken tehdyn ja rahtikirjassa mainitun sopimuksen mukaan on oltava saattaja, jos katoaminen tai vahingoittuminen on aiheutunut vahingonvaarasta, jolta saattamisen piti suojella.

24 artikla

Vastuu kuljettaessa rautatiekulkuneuvoja tavarana

1 § Kuljettaessa omilla pyörillään kulkevia rautatiekulkuneuvoja, jotka on jätetty kuljettavaksi tavarana, kuljettaja vastaa vahingosta, joka aiheutuu rautatiekulkuneuvon tai sen osien katoamisesta tai vahingoittumisesta kuljetukseen vastaanoton ja perilletoimituksen välisenä aikana sekä kuljetusmääräajan ylityksestä, ellei kuljettaja osoita, ettei vahinko ole tapahtunut hänen syystään.

2 § Kuljettaja ei vastaa sellaisten irto-osien katoamisesta, joita ei ole merkitty kulkuneuvon pitkäikäisyydelle tai kulkuneuvon mukana seuraavaan luetteloon.

25 artikla

Todistustaakka

1 § Kuljettaja on velvollinen näyttämään toteen, että tavarankatoamiseen tai vahingoittumiseen tai kuljetusmääräajan ylittämiseen on ollut syynä jokin 26 artiklan 2 §:n tarkoittamista seikoista.

2 § Kun kuljettaja osoittaa, että katoaminen tai vahingoittuminen on asianhaarat huomioon ottaen voinut aiheutua yhdestä tai useammasta 23 artiklan 3 §:ssä mainitusta erityisestä vahingonvaarasta, oletetaan sen johtuneen siitä tai niistä. Oikeudenomistajalla on kuitenkin oikeus osoittaa, ettei vahinko kokonaan tai osaksikaan ole aiheutunut näistä vaaroista.

3 § Tämä oletamus ei tule kyseeseen 23 artiklan 3 §:n a kohdassa mainitussa tapauksessa, jos tavarankatoaminen on ollut tavallista suurempi tai jos kokonaisia esineitä on kadonnut.

26 artikla

Perättäiset kuljettajat

Jos yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla tapahtuvan kuljetuksen suorittajina on useita perättäisiä kuljettajia, jokainen näistä, ottamalla kuljettavaksi tavarankirjoitteen, liittyy kuljetussopimukseen tämän rahtikirjan ehtojen mukaisesti ja sitoutuu tästä johtuviin velvoitteisiin. Jokainen kuljettaja on tällöin vastuussa kuljetuksen suorituksesta koko kuljetusmatkalla tavarankirjoituksen saakka.

27 artikla

Suorittava kuljettaja

1 § Vaikka kuljettaja, olipa hän siihen kuljetussopimuksen nojalla oikeutettu tai ei, on siirtänyt kuljetuksen tosiasiallisen suorittamisen kokonaan tai osaksi suorittavalle kuljettajalle, vastaa kuljettaja on kuitenkin edelleen koko kuljetuksesta.

2 § Kaikkia näiden yhtenäisten oikeussäännösten kuljettajan vastuuta säänteleviä määräyksiä sovelletaan myös suorittavan kuljettajan vastuuseen suorittamastaan kuljetuksesta. 36 ja 41 artiklaa sovelletaan niissä tapauksissa, jolloin suorittavan kuljettajan henkilökuntaa tai muita hänen kuljetuksen suorittamiseen käyttämiään henkilöitä vastaan nostetaan kanne.

3 § Erityissopimus, jolla kuljettaja ottaa itselleen velvoitteita, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan eivät kuulu hänelle, tai luopuu oikeuksista, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan kuuluvat hänelle, koskee suorittavaa kuljettajaa vain, jos hän on nimenomaan suostunut tähän kirjallisesti. Riippumatta siitä, onko suorittava kuljettaja antanut tällaisen suostumuksen, tällaisesta erityissopimuksesta johtuvat velvoitteet tai luopumisilmoitukset sitovat kuljettajaa.

4 § Jos sekä kuljettaja että suorittava kuljettaja ovat vastuussa, he vastaavat yhteisvastuullisesti.

5 § Korvaus, joka kuljettajalta, suorittavalta kuljettajalta sekä heidän henkilö-kunnaltaan ja muilta henkilöiltä, joita he käyttävät kuljetuksen suorittamiseen, voidaan vaatia, ei saa kokonaisuudeltaan ylittää näissä yhtenäisissä oikeus-säännöksissä edellytettyjä vastuun enimmäismääriä.

6 § Tämä artikla ei vaikuta kuljettajan ja suorittavan kuljettajan keskinäisiin takautumis-oikeuksiin.

28 artikla

Vahinko olettamus uudelleen kuljetettavaksi jätettäessä

1 § Kun näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti kuljetettavaksi jätetty lähetys on jätetty uudelleen kuljetettavaksi samojen oikeussäännösten mukaisesti ja kun lähetysten todetaan osittain kadonneen tai vahingoittuneen sen jälkeen, kun se on jätetty uudelleen kuljetettavaksi, oletetaan katoamisen tai vahingoittumisen tapahtuneen viimeisen kuljetussopimuksen aikana, jos lähetys on ollut kuljettajan hallinnassa ja jos se on jätetty uudelleen kuljetettavaksi sellaisena kuin se on saapunut paikkaan, jossa se jätetään uudelleen kuljetettavaksi.

2 § Samoin on oletettava myös silloin, kun uudelleen kuljetettavaksi jättämistä edeltänyt kuljetussopimus ei ole ollut näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen, mikäli näitä oikeussäännöksiä olisi ollut sovellettava jätettäessä tavara kuljetettavaksi suoraan alkuperäiseltä lähetyspaikalta lopulliselle luovutuspaikalle.

3 § Samoin on oletettava lisäksi silloin, kun uudelleen kuljetettavaksi jättämistä edeltänyt kuljetussopimus on ollut jonkun muun, näitä yhtenäisiä oikeus-säännöksiä vastaavan, suoraa kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevan yleissopimuksen alainen ja tämä sopimus sisältää saman oikeusolettamuksen näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti kuljetettavaksi jätettyjen lähetysten hyväksi.

29 artikla

Tavarankatoamisolettamus

1 § Oikeudenomistaja voi muita todisteita esittämättä katsoa tavarankadonneeksi, ellei sitä ole annettu vastaanottajalle tai asetettu hänen käytettäväkseen 30 päivän kuluessa kuljetusmääräajan päättymisestä.

2 § Saadessaan korvauksen kadonneesta tavarasta oikeudenomistaja voi kirjallisesti vaatia, että hänelle on viipymättä ilmoitettava, mikäli tavara löytyy vuoden kuluessa vahingonkorvauksen suorittamisesta. Kuljettajan on annettava kirjallinen todistus tästä vaatimuksesta.

3 § Saatuaan 2 §:n mukaisen ilmoituksen oikeudenomistaja voi 30 päivän kuluessa vaatia, että tavara luovutetaan hänelle, kun hän on maksanut kuljetus-sopimuksesta johtuvat saatavat ja palauttanut saamansa korvauksen, josta on mahdollisesti vähennetty tähän korvausmäärään lasketut kulut. Hän säilyttää kuitenkin oikeutensa vahingonkorvaukseen 33 ja 35 artiklassa tarkoitetusta kuljetusmääräajan ylittämisestä.

4 § Ellei edellä 2 §:ssä mainittua vaatimusta ole esitetty tai ohjeita annettu 3 §:ssä mainitun määräajan kuluessa tai jos tavara löytyy yli vuoden kulluttua vahingonkorvauksen maksamisesta, on tavara kuljettajan käytettävissä sen paikkakunnan lakien ja määräysten mukaan, jolla tavara on.

30 artikla

Tavarankatoamisesta suoritettava korvaus

1 § Tavarankadotessa kokonaan tai osittain kuljettajan on suoritettava korvaus, joka on laskettava pörssihinnan mukaan tai tämän puuttuessa käyvän kauppahinnan mukaan tai molempien puuttuessa sen yleisen arvon mukaan, joka samoilla ja samanlaatuisilla tavaroilla on ollut lähetyspaikalla tavaraa kuljetettavaksi otettaessa. Muita vahingonkorvauksia kuljettajan ei tarvitse suorittaa.

2 § Korvaus ei saa ylittää 17 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta.

3 § Omilla pyörillään kulkevan ja tavarana kuljetettavaksi jätetyn rautatiekulkuneuvon, yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksikön tai niiden osien kadotessa rajoittuu vahingonkorvaus siihen yleiseen arvoon, joka kulkuneuvolla, yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksiköllä tai niiden osilla oli katoamispäivänä katoamispaikalla, ilman mitään muita korvauksia. Ellei katoamispäivää tai katoamispaikkaa voida todeta, korvaus rajoittuu yleiseen arvoon, joka tavaroilla oli kuljetukseen vastaanottopäivänä vastaanottoaikalla.

4 § Kuljettajan on lisäksi palautettava kuljetusmaksu, suoritettavat tullit sekä muut kadonneen tavarankuljetuksesta suoritettavat maksut, lukuun ottamatta valmisteveroja, jos tavarat kuljetetaan sellaisen menettelyn mukaan, jossa näitä veroja ei ole maksettu.

31 artikla

Vastuu painon vähetessä kuljetuksen aikana

1 § Sellaisten tavaroiden osalta, jotka luontaisen laatunsa vuoksi yleensä menettävät kuljetettaessa osan painostaan, vastaa kuljettaja painon vähenemisestä kuljetusmatkasta riippumatta ainoastaan siltä osin kuin se ylittää seuraavat prosenttimäärät:

a) kaksi prosenttia nestemäisten tai kosteassa tilassa kuljetettavaksi jätettyjen tavaroiden painosta;

b) yhden prosentin painosta kuivien tavaroiden osalta.

2 § Kuljettaja ei voi vedota 1 §:ssä mainittuun vastuun rajoitukseen, jos valliinneiden olosuhteiden perusteella osoitetaan, ettei vajuus johdu syistä, jotka oikeuttavat yllämainittuihin prosenttimääriin.

3 § Kun useita esineitä kuljetetaan samalla rahtikirjalla, lasketaan painon väheneminen kustakin kollista erikseen, jos tämän lähetyspaino on erikseen ilmoitettu rahtikirjassa tai se voidaan todeta muulla tavalla.

4 § Kun tavara on täydelleen kadonnut tai yksittäisiä kolleja on kadonnut, ei vähennystä matkan varrella tapahtuneesta painonmenetyksestä (hupeneminen) ole tehtävä vahingonkorvausta laskettaessa.

5 § Tämän artiklan määräykset eivät rajoita 23 ja 25 artiklan määräyksiä.

32 artikla

Tavarän vahingoittumisesta suoritettava korvaus

1 § Jos tavara on vahingoittunut, on kuljettajan suoritettava tavarän arvonvähennyksen määrää vastaava korvaus, mutta ei muuta vahingonkorvausta. Korvauksen määrä on yhtä monta prosenttia 30 artiklan mukaan määrätystä tavarän arvosta määräpaikkakunnalla kuin vahingoittumisen prosenttimäärä.

2 § Korvaus ei saa ylittää:

a) jos koko lähetys on vahingoittumisen johdosta alentunut arvossaan, sitä määrää, johon korvaus olisi noussut lähetyksen kokonaan kadotessa;

b) jos ainoastaan osa lähetystä on vahingoittumisen johdosta alentunut arvossaan, sitä määrää, johon korvaus olisi noussut tämän osan kadotessa.

3 § Omilla pyörillään kulkevan ja tavarana kuljetettavaksi jätetyn rautatiekulkuneuvon, yhdistettyjen kuljetusten kuljetusyksikön tai niiden osien vahingoittuessa vahingonkorvaus rajoittuu korjauskustannuksiin, ilman mitään muuta korvausta. Vahingonkorvaus ei saa ylittää määrää, joka olisi maksettava tavarän kadotessa.

4 § Kuljettajan on lisäksi korvattava 1 §:ssä määritellyssä suhteessa 30 artiklan 4 §:ssä mainitut kustannukset.

33 artikla

Korvaus kuljetusmääräajan ylittämisestä

1 § Jos vahinko, tavarän vaurioituminen mukaan luettuna, johtuu kuljetusmääräajan ylittämisestä, kuljettajan on suoritettava korvaus, jonka suuruus saa olla enintään rahdin määrä nelinkertaisena.

2 § Jos tavara on kokonaan kadonnut, 1 §:ssä mainittua korvausta ei voida suorittaa 30 artiklassa mainitun korvauksen lisäksi.

3 § Jos osa tavarasta on kadonnut, 1 §:ssä määrätty korvaus saa olla suuruudeltaan enintään lähetyksen säilyneen osan rahdin määrä nelinkertaisena.

4 § Ellei tavarahan vahingoittuminen ole aiheutunut kuljetusmääräajan ylittämisestä, 1 §:ssä mainitun korvauksen lisäksi voidaan tarvittaessa suorittaa 32 artiklassa mainittu korvaus.

5 § Edellä 1 §:ssä sekä 30 ja 32 artiklassa edellytetyt korvaukset yhteensä eivät missään tapauksessa saa ylittää sitä määrää, joka olisi maksettava tavarahan kokonaan kadotessa.

6 § Jos toimitusaika on 16 artiklan 1 §:n mukaisesti määrätty sopimuksella, voi korvaustapa poiketa 1 §:ssä määrätystä. Jos tällöin 16 artiklan 2 - 4 §:ssä määrätty kuljetusmääräajat ylitetään, oikeudenomistaja voi vaatia joko edellä mainitun sopimuksen mukaista korvausta tai 1 - 5 §:ssä määrättyä korvausta.

34 artikla

Korvauksen suuruus, kun tavarahan arvo on ilmoitettu

Lähettiläjä ja kuljettaja voivat sopia, että lähettiläjä ilmoittaa rahtikirjassa tavarahan arvon, joka ylittää 30 artiklan 2 §:ssä mainitun enimmäismäärän. Tällöin ilmoitettu määrä korvaa enimmäismäärän.

35 artikla

Korvauksen suuruus, kun hankintaetu on ilmoitettu

Lähettiläjä ja kuljettaja voivat sopia, että lähettiläjä ilmoittaa erityisen hankintaedun katoamisen, vahingoittumisen tai toimitusajan ylittämisen varalta merkitsemällä määrän numeroin rahtikirjaan. Jos hankintaetu on ilmoitettu, voidaan 30, 32 ja 33 artiklassa mainittujen korvausten lisäksi vaatia korvausta todistetusta lisävahingosta ilmoitetun hankintaedun määrään saakka.

36 artikla

Vastuunrajoitusoikeuden menetys

Edellä 15 artiklan 3 §:ssä, 19 artiklan 6 ja 7 §:ssä sekä 30 ja 32 - 35 artiklassa tarkoitettuja vastuunrajoituksia ei sovelleta, jos osoitetaan, että vahinko johtuu kuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

37 artikla

Korvausmäärän muuntaminen ja korko

1 § Jos korvausmäärää laskettaessa on muunnettava ulkomaisissa rahayksiköissä ilmoitettuja summia, muuntaminen tapahtuu korvauksen maksupäivänä maksupaikalla voimassa olevan kurssin mukaan.

2 § Oikeudenomistaja voi vaatia korvausmäärälle korkoa, joka lasketaan viiden prosentin vuotiskoron mukaan alkaen 43 artiklassa mainitun maksu- vaatimuksen esittämispäivästä tai, ellei maksuvaatimusta ole esitetty, kanteen vireillepanopäivästä.

3 § Ellei oikeudenomistaja hänelle määrätyn kohtuullisen ajan kuluessa toimita kuljettajalle vaateen lopullista käsittelyä varten tarpeellisia asiakirjoja, ei korkoja lasketa tämän määräajan päättymisen ja asiakirjojen sisäänjättö- päivän väliseltä ajalta.

38 artikla

Vastuu rautatie-meriliikenteessä

1 § Yhdistetyissä rautatie-merikuljetuksissa yleissopimuksen 24 artiklan 1 §:ssä mainituilla merilinjoilla voi kukin jäsenvaltio saattaa kokonaisuudessaan voimaan jäljempänä luetellut vapautusperusteet 23 artiklassa mainittujen lisäksi siten, että se pyytää tätä koskevan merkinnän tehtäväksi näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisten linjojen luetteloon:

- a) tulipalo, jos kuljettaja osoittaa, ettei se ole aiheutunut kuljettajan, laivan päällikön, laivan miehistön, luotsin tai kuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden laiminlyönnistä;
- b) ihmishengen tai omaisuuden pelastaminen tai pelastamisyritys merellä;
- c) tavarantoimittajan lastaaminen laivan kannelle lähettäjän rahtikirjassa antaman suostumuksen perusteella ja jos tavara ei ole rautatievaunussa;
- d) vaarat tai onnettomuudet merellä tai muilla purjehduskelpoisilla vesillä.

2 § Kuljettaja voi vedota näihin 1 §:ssä mainittuihin vastuuvapautusperusteisiin vain siinä tapauksessa, että hän osoittaa katoamisen, vahingoittumisen tai kuljetusmääräajan ylittämisen tapahtuneen merimatalla tavarantoimittajan laivaan lastaamisen ja sen laivasta purkamiseen välisenä aikana.

3 § Kuljettaja on kuitenkin vastuussa myös vedotessaan 1 §:ssä mainittuihin vastuuvapautusperusteisiin, jos oikeudenomistaja osoittaa katoamisen, vahingoittumisen tai kuljetusmääräajan ylittämisen johtuneen kuljettajan, laivan päällikön, laivan miehistön, luotsin tai kuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden virheestä.

4 § Jos samalla merireitillä liikennettä hoitaa useita kuljetusyrityksiä, jotka on merkitty yleissopimuksen 24 artiklan 1 §:ssä tarkoitettuun linjaluetteloon, on samoja vastuumääräyksiä noudatettava kaikkien näiden kuljetusyritysten suhteen. Jos kuljetusyritykset on merkitty luetteloon usean jäsenvaltion pyynnöstä, on näiden vastuumääräysten soveltamisesta sovittava ennakolta kyseisten valtioiden kesken.

5 § Tämän artiklan 1 - 4 §:n nojalla suoritettavat toimenpiteet on ilmoitettava pääsihteerille. Ne tulevat voimaan aikaisintaan 30 päivän kuluttua siitä päivästä, jolloin pääsihteeri ilmoittaa muille valtioille näistä toimenpiteistä. Mainitut toimenpiteet eivät koske käynnissä olevia kuljetuksia.

39 artikla

Vastuu ydinvahinkotapauksissa

Kuljettaja on vapaa hänelle näiden yhtenäisten oikeussäännösten nojalla tulevasta vastuusta, kun ydintapahtuma on aiheuttanut vahingon ja kun jossakin sopimusvaltiossa voimassa olevien lakien ja määräysten nojalla, jotka sääntelevät vastuuta ydinenergian alalla, tästä vahingosta on vastuussa asianomaisen laitoksen haltija tai joku muu häneen verrattava henkilö.

40 artikla

Henkilöt, joista kuljettaja on vastuussa

Kuljettaja on vastuussa henkilökunnastaan ja muista kuljetuksen suorittamiseen käyttämistään henkilöistä heidän suorittaessaan tehtäviään. Rautatieinfrastruktuurin, jolla kuljetus tapahtuu, hallinnot katsotaan henkilöiksi, joita kuljettaja käyttää kuljetuksen suorittamiseen.

41 artikla

Muut kanteet

1 § Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan kuljettajaa vastaan ajaa vahingonkorvaus kannetta, tapahtuipa se millä perusteella tahansa, vain näissä säännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.

2 § Sama koskee kanteita henkilökuntaa ja muita henkilöitä vastaan, joista kuljettaja on vastuussa 40 artiklan nojalla.

IV osa Vaateiden toteuttaminen

42 artikla

Tarkastuspöytäkirja

1 § Jos kuljettaja huomaa tai otaksuu tai oikeudenomistaja väittää, että osa tavarasta on kadonnut tai että tavara on vahingoittunut, kuljettajan on viipymättä ja mikäli mahdollista oikeudenomistajan läsnäollessa laadittava vahingon laadun mukainen tarkastuspöytäkirja tavarankunnosta, sen painosta ja mikäli mahdollista vahingon suuruudesta ja syystä sekä vahingon tapahtumahetkestä.

2 § Jäljennös tästä tarkastuspöytäkirjasta on lunastuksetta toimitettava oikeudenomistajalle.

3 § Ellei oikeudenomistaja hyväksy pöytäkirjassa esitettyjä seikkoja, hän voi vaatia, että tavarankunto ja paino sekä vahingon syy ja määrä todetaan kuljetus-sopimuksen osapuolten nimeämän asiantuntijan toimesta tai oikeudenkäynti-teitse. Menettelyssä noudatetaan sen valtion lakeja ja määräyksiä, jossa toteuttaminen tapahtuu.

43 artikla

Vaateiden esittäminen

1 § Kuljetussopimukseen perustuvat vaateet on esitettävä kirjallisesti sille kuljettajalle, jota vastaan kannetta voidaan ajaa.

2 § Oikeus vaateen esittämiseen on niillä henkilöillä, joilla on oikeus ajaa kannetta kuljettajaa vastaan.

3 § Kun vaateen esittää lähettäjä, on hänen esitettävä rahtikirjan kaksoiskappale. Sen puuttuessa hänen on esitettävä vastaanottajan valtuutus tai todistettava, että vastaanottaja on kieltäytynyt vastaanottamasta lähetystä.

4 § Kun vaatimuksen esittää vastaanottaja, on hänen esitettävä rahtikirja, jos se on hänelle annettu.

5 § Rahtikirja, sen kaksoiskappale ja muut asiakirjat, joiden liittämistä vaatimukseen oikeudenomistaja pitää tarpeellisena, on esitettävä joko alkuperäisinä tai jäljennöksinä. Jälkimmäiset on vahvistettava asianmukaisesti, jos kuljettaja niin vaatii.

6 § Vaatimusta lopullisesti selvittäessään kuljettaja voi vaatia rahtikirjan, sen kaksoiskappaleen tai jälkivaatimustodistuksen esitettäväksi alkuperäisenä tehdäkseen niihin merkinnän lopullisesta selvityksestä.

44 artikla

Henkilöt, joilla on oikeus ajaa kannetta kuljettajaa vastaan

1 § Ellei 3 ja 4 §:ssä toisin määrätä, oikeus ajaa kanteita kuljetussopimuksen nojalla on:

a) lähettäjällä siihen asti, kunnes vastaanottaja on:

1. lunastanut rahtikirjan,
2. ottanut tavaran vastaan tai
3. toteuttanut hänelle 17 artiklan 3 §:n tai 18 artiklan 3 §:n no-

jalla kuuluvat oikeudet;

b) vastaanottajalla siitä hetkestä, kun hän on:

1. lunastanut rahtikirjan,
2. ottanut tavaran vastaan,
3. toteuttanut hänelle 17 artiklan 3 §:n tai 18 artiklan 3 §:n no-

jalla kuuluvat oikeudet.

2 § Vastaanottajan oikeus ajaa kannetta lakkaa, kun vastaanottajan 18 artiklan 5 §:n mukaisesti määräämä henkilö on lunastanut rahtikirjan, ottanut tavaran vastaan tai toteuttanut hänelle 17 artiklan 3 §:n nojalla kuuluvat oikeudet.

3 § Oikeus ajaa kannetta kuljetussopimuksen perusteella suoritetun maksun palauttamiseksi on ainoastaan sillä, joka on suorittanut maksun.

4 § Oikeus ajaa jälkivaatimuksia koskevaa kannetta on ainoastaan lähettäjällä.

5 § Lähettäjän on kanteita ajaakseen esitettävä rahtikirjan kaksoiskappale. Sen puuttuessa hänen on esitettävä vastaanottajan valtuutus tai todistettava, että vastaanottaja on kieltäytynyt vastaanottamasta tavaraa. Tarvittaessa lähettäjän on todistettava rahtikirjan puuttuminen tai katoaminen.

6 § Vastaanottajan on kanteita ajaakseen esitettävä rahtikirja, jos se on hänelle annettu.

45 artikla

Kuljettajat, joita vastaan kannetta voidaan ajaa

1 § Ellei 3 ja 4 §:ssä toisin määrätä, kuljetussopimukseen perustuvia kannetta voidaan ajaa ainoastaan ensimmäistä, viimeistä tai sitä kuljettajaa vastaan, jonka kuljetusosuudella kanteen aiheuttanut seikka tapahtui.

2 § Jos kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia ja kuljettaja, joka on velvollinen toimittamaan tavaran perille, on omalla suostumuksellaan merkitty rahtikirjaan, voidaan 1 §:n

mukaista kannetta ajaa häntä vastaan siinäkin tapauksessa, ettei hän ole saanut tavaraa eikä rahtikirjaa.

3 § Kuljetussopimuksen perusteella suoritettua maksun palauttamista koskevaa kannetta voidaan ajaa joko sitä kuljettajaa vastaan, joka on perinyt maksun, tai sitä kuljettajaa vastaan, jonka hyväksi maksu on peritty.

4 § Jälkivaatimusta koskevaa kannetta voidaan ajaa ainoastaan sitä kuljettajaa vastaan, joka on ottanut tavarankuljetettavaksi lähetyspaikalla.

5 § Kannetta voidaan ajaa muitakin kuin 1 - 4 §:ssä mainittuja kuljettajia vastaan, milloin se esitetään vastahaasteena tai väitteenä päävaatimusta koskevassa oikeudenkäynnissä, joka perustuu samaan kuljetussopimukseen.

6 § Mikäli näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan suorittavaan kuljettajaan, voidaan kannetta ajaa myös häntä vastaan.

7 § Jos kantajalla on oikeus valita jokin useammasta kuljettajasta, hänen valinta-oikeutensa lakkaa niin pian kuin kanne on pantu vireille jotakin niistä vastaan; tämä on voimassa myös silloin, kun kantajalla on oikeus valita yhden tai usean kuljettajan ja suorittavan kuljettajan välillä.

46 artikla

Laillinen tuomioistuin

1 § Näihin yhtenäisiin oikeussäännöksiin perustuvat kanteet voidaan panna vireille osapuolten sopimuksella määräämissä jäsenvaltioiden tuomioistuimissa tai sen jäsenvaltion tuomioistuimissa, jossa:

a) vastaajalla on kotipaikkansa tai vakinainen asuinpaikkansa, pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu,

b) tavarankuljetukseen vastaanottoaika tai edellytetty toimituspaikka sijaitsee.

Kanteita ei voida panna vireille muissa tuomioistuimissa.

2 § Kun näihin yhtenäisiin oikeussäännöksiin perustuva kanne on käsiteltävänä 1 §:n mukaisessa laillisessa tuomioistuimessa tai kun tällainen tuomioistuin on antanut päätöksen tällaisessa riitajutussa, uutta kannetta ei voida panna vireille samasta syystä osapuolten kesken, paitsi siinä tapauksessa, ettei tuomioistuimen, jossa ensimmäinen kanne pantiin vireille, päätöstä voida panna toimeen siinä maassa, jossa uusi kanne pannaan vireille.

47 artikla

Vaateen raukeaminen

1 § Oikeudenomistajan ottaessa tavarankuljetuksen vastaan raukeavat kaikki ne kuljetussopimukseen perustuvat vaatteet kuljettajaa vastaan, jotka johtuvat tavarankuljetuksen osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai kuljetusmääräajan ylityksestä.

2 § Vaade ei kuitenkaan raukea:

- a) kysymyksen ollessa joko osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta,
1. jos katoaminen tai vahingoittuminen on todettu 42 artiklan mukaisesti, ennen kuin oikeudenomistaja on ottanut tavaran vastaan;
 2. jos toteaminen, joka 42 artiklan mukaisesti olisi pitänyt suorittaa, on laiminlyöty yksinomaan kuljettajan omasta syystä;
- b) kysymyksen ollessa sellaisesta ulkonaisesti näkymättömästä vahingosta, jonka olemassaolo on todettu oikeudenomistajan otettua tavaran vastaan, jos oikeudenomistaja
1. heti vahingon havaitsemisen jälkeen ja viimeistään seitsemäntenä päivänä tavaran vastaanottamisesta pyytää vahingon toteamista 42 artiklan mukaisesti ja
 2. lisäksi osoittaa vahingon syntyneen kuljetettavaksi ottamisen ja luovutuksen välisenä aikana;
- c) kysymyksen ollessa kuljetusmääräajan ylittämisestä, jos oikeudenomistaja on 60 päivän kuluessa esittänyt vaatimuksensa jollekin 45 artiklan 1 §:ssä mainitulle kuljettajalle;
- d) jos oikeudenomistaja osoittaa, että vahinko johtuu teosta tai laiminlyönnistä, joka on suoritettu joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuisi.

3 § Jos tavara on jätetty uudelleen kuljetettavaksi 28 artiklan mukaisesti, raukeavat johonkin aikaisempaan kuljetussopimukseen perustuvat, osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneet vaateet, ikään kuin kysymys olisi yhdestä ainoasta kuljetussopimuksesta.

48 artikla Vaateen vanhentuminen

1 § Kuljetussopimukseen perustuvan vaateen vanhentumisaika on yksi vuosi. Vanhentumisaika on kuitenkin kaksi vuotta, jos kyseessä on:

- a) vaade kuljettajan vastaanottajalta perimän jälkivaatimuksen maksamisesta;
- b) vaade kuljettajalle tavaran myynnistä kertyneen rahamäärän maksamisesta;
- c) vaade vahingon johdosta, joka on aiheutunut teosta tai laiminlyönnistä, joka on suoritettu joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuisi;
- d) vaade, joka perustuu johonkin tavaran uudelleen kuljetettavaksi jättämistä edeltäneistä kuljetussopimuksista 28 artiklassa mainitussa tapauksessa.

2 § Vanhentumisaika alkaa:

- a) kun kyseessä on korvausvaade täydellisestä katoamisesta; kolmannestakymmenennestä päivästä kuljetusmääräajan päättymisestä lukien;

b) kun kyseessä on korvausvaade osittaisesta katoamisesta, vahingoittumisesta tai kuljetusmääräajan ylittämisestä: siitä päivästä, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajalle;

c) kaikissa muissa tapauksissa: siitä päivästä, jolloin vaade voidaan esittää.

Vanhentumisajan alkamispäivää ei lueta vanhentumisaikaan.

3 § 43 artiklan mukaisesti tehdyn kirjallisen vaatimuksen vanhentumisaika keskeytyy siihen päivään saakka, jolloin kuljettaja kirjallisesti hylkää vaatimuksen ja palauttaa mukaan liitetyt asiakirjat. Jos vaatimukseen on osittain suostuttu, jatkuu vanhentumisaika siltä vaatimuksen osalta, joka vielä on riidanalainen. Velvollisuus todistaa, että vaatimus on esitetty tai vastaus toimitettu ja asia-kirjat palautettu, kuuluu sille, joka vetoaa tällaiseen seikkaan. Myöhemmät samaa asiaa koskevat vaatimukset eivät keskeytä vanhentumisaikaa.

4 § Vanhentunutta vaadetta ei voida enää esittää edes vastahaasteen tai väitteen muodossa.

5 § Muilta osin on vanhentumisen lakkaamisen tai keskeyttämisen suhteen voimassa koottu oikeus.

V osa Kuljettajien väliset suhteet

49 artikla Tilitys

1 § Kunkin kuljettajan, joka tavaraa kuljetettavaksi jätettäessä tai vastaanottajalle luovutettaessa on perinyt maksuja tai muita kuljetussopimuksesta johtuvia saatavia, tai jonka olisi pitänyt periä näitä maksuja tai muita saatavia, on suoritettava kuljetukseen osallistuneille kuljettajille niille tuleva osuus. Maksujen suorittamisessa noudatettavasta menettelystä päätetään kuljettajien välisin sopimuksin.

2 § 12 artiklan määräyksiä sovelletaan myös perättäisten kuljettajien välisiin suhteisiin.

50 artikla Takautumisoikeus

1 § Kuljettajalla, joka on suorittanut näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan korvauksia, on kuljetukseen osallistuneisiin kuljettajiin kohdistuva takautumisoikeus seuraavien määräysten mukaan:

- a) kuljettaja, joka on aiheuttanut vahingon, on yksin siitä vastuussa;
- b) jos usea kuljettaja on aiheuttanut vahingon, vastaa kukin kuljettaja siitä vahingosta, jonka se on aiheuttanut; jos tällaista erittelyä ei voida suorittaa, on korvausmäärä jaettava niiden kesken c kohdan mukaisesti;
- c) ellei voida näyttää toteen, mikä kuljettaja on aiheuttanut vahingon, korvausmäärä on jaettava kaikkien kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken, lukuun ottamatta niitä, jotka osoittavat, etteivät ne ole aiheuttaneet vahinkoa; jako toimitetaan kuljettajille tulevan kuljetusmaksuosuuden mukaisessa suhteessa.

2 § Jos jokin kuljettaja on maksukyvytön, sen osalle tuleva maksamaton osuus on jaettava kaikkien muiden kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken niille tulevan kuljetusmaksusuuden mukaisessa suhteessa.

51 artikla

Menettely takautumisjutuissa

1 § Kuljettaja, jota vastaan 50 artiklassa mainittua takautumisvaatimusta ajetaan, ei voi kiistää sen maksun oikeellisuutta, jonka takautumiskanteen nostanut kuljettaja on suorittanut, jos korvausmäärän on vahvistanut tuomioistuin sen jälkeen, kun ensiksi mainitulle kuljettajalle on asianmukaisesti annettu tieto haasteesta tieto ja sillä on ollut tilaisuus esiintyä väliintulijana jutussa. Pääkannetta käsittelevä tuomioistuin määrää määrääjat haasteen tiedoksi antamis- ja väliintulijana esiintymistä varten.

2 § Kuljettajan, joka esittää takautumiskanteen, on esitettävä vaatimuksensa samassa kanteessa kaikkia kuljetukseen osallistuneita kuljettajia vastaan, joiden kanssa ei ole päästy sovintoratkaisuun, sillä uhalla, että takautumisoikeus niitä kuljettajia vastaan, joita ei ole haastettu, raukeaa.

3 § Tuomioistuimen tulee yhdistää kaikki sen käsiteltävänä olevat takautumiskanteet.

4 § Kuljettaja, joka haluaa toteuttaa takautumisoikeutensa, voi nostaa oikeusjutun sen valtion laillisissa tuomioistuimissa, jossa jollakin kuljetukseen osallistuneista kuljettajista on pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu.

5 § Jos kante on nostettava useita kuljettajia vastaan, kanteen nostaneella kuljettajalla on oikeus valita jokin 4 §:n mukaan laillisista tuomioistuimista, jossa se panee kanteen vireille.

6 § Takautumiskannetta ei saa yhdistää oikeudenomistajan kuljetussopimuksen perusteella vireille panemaan korvauskanteeseen.

52 artikla

Takautumista koskevat sopimukset

Kuljettajat voivat keskinäisillä sopimuksilla poiketa 49 ja 50 artiklan säännöistä.

Vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö
(RID – Yleissopimuksen liite C)

1 artikla

Soveltamisala

1 § Tätä ohjesääntöä sovelletaan

a) vaarallisten aineiden kansainväliseen rautatiekuljetukseen jäsenvaltioiden alueella,

b) rautatiekuljetusta täydentäviin kuljetuksiin, joihin sovelletaan yhtenäisiä oikeussäännöksiä CIM, ellei muulla kuljetusvälineellä tapahtuvien kuljetusten osalta ole voimassa muita kansainvälisiä määräyksiä,

sekä tämän ohjesäännön liitteessä mainittuihin toimintoihin.

2 § Vaarallisia aineita, joiden kuljetus ei liitteen mukaan ole sallittu, ei saa kuljettaa kansainvälisessä liikenteessä.

2 artikla

Poikkeukset

Tätä ohjesääntöä ei sovelleta kokonaisuudessaan eikä osaksi sellaisiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joille liitteessä myönnetään poikkeus. Poikkeukset sallitaan vain, jos kuljetusten, joille poikkeus myönnetään, määrä tai laatu tai tavarán päällys takaavat kuljetuksen turvallisuuden.

3 artikla

Rajoitukset

Kullakin jäsenvaltiolla on oikeus säännellä vaarallisten aineiden kansainvälistä kuljetusta alueellaan muista kuin turvallisuussyistä tai kieltää se.

4 artikla

Muut määräykset

Kuljetukset, joihin tätä ohjesääntöä sovelletaan, ovat muilta osin tavaroiden rautatie-kuljetusta koskevien, yleisten kansallisten tai kansainvälisten määräysten alaisia.

5 artikla

Sallittu junalaji. Kuljetus käsimatkatavarana, matkatavarana tai moottoriajo-neuvoissa

1 § Vaarallisia aineita saadaan kuljettaa ainoastaan tavarajunissa, paitsi

- a) vaarallisia aineita, joita liitteen mukaan saadaan kuljettaa tietyin enimmäismäärin ja erityisehdoin muissakin kuin tavarajunissa,
- b) vaarallisia aineita, joita yhtenäisten oikeussäännösten CIV 12 artiklan mukaan kuljetetaan liitteen erityisehtoja noudattaen käsimatkatavarana, matkatavarana tai moottoriajoneuvoissa.

2 § Matkustaja ei saa kuljettaa vaarallisia aineita mukanaan käsimatkatavarana eikä jättää niitä kuljetettavaksi matkatavarana tai moottoriajoneuvoissa, elleivät ne täytä liitteen erityisehtoja.

6 artikla

Liite

Liite on tämän ohjesäännön erottamaton osa.

* * *

Liite sisältää säännökset, joista vaarallisten aineiden asiantuntijakomissio on 9 toukokuuta 1980 päivätyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) 19 artiklan 4 §:n mukaisesti päättänyt siihen ajankohtaan mennessä, jolloin 3 kesäkuuta 1999 päivätty kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (COTIF) tulee voimaan.

Luku 1.3

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin osallistuvien henkilöiden koulutus

1.3.1 Soveltamisala

Henkilöiden, jotka työskentelevät kohdassa 1.4 mainituille osapuolille, ja joiden vastuuseen kuuluu vaarallisten aineiden kuljetukset, tulee saada kuljetuksen vaatimukset kattavaa henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuva koulutus.

HUOM: Turvallisuusneuvonantajakoulutus, kohta 1.8.3.

1.3.2 Koulutuksen luonne

Koulutuksen tulee muodostua seuraavista huomioiden henkilön vastuu ja velvollisuudet.

1.3.2.1 Yleinen tiedostava koulutus

Henkilöstön on tiedettävä yleiset vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista määräyksistä.

1.3.2.2 Tehtäväkohtainen koulutus

Henkilöstön on saatava yksityiskohtaista henkilöstön tehtäviin ja vastuuseen suhteutettua koulutusta vaarallisten aineiden kuljetusta koskevista määräyksistä.

Jos osa kuljetuksesta suoritetaan muuna kuin rautatiekuljetuksena, henkilöstön on oltava tietoinen myös tätä muuta kuljetusmuotoa koskevista määräyksistä.

1.3.2.3 Turvallisuuskoulutus

Henkilöstön tulee saada koulutusta vaarallisten aineiden vaaroista suhteutettuna mahdolliseen vaarallisten aineiden kuljetus-, kuormaus- ja purkamisonnettomuuden aiheuttamaan tapaturmavaaraan ja altistukseen.

Koulutuksella tulee pyrkiä siihen, että henkilöstö tuntee aineen turvallisen käsittelyn ja hätätilanteen toimintatavat.

1.3.2.4 Luokkaan 7 liittyvä koulutus

Luokan 7 aineiden kuljetukseen osallistuvan henkilöstön tulee saada soveltuvaa koulutusta radioaktiivisten aineiden kuljetukseen liittyvistä säteilyriskeistä ja huomioon otettavista varoimenpiteistä säteilyltä suojautumista ja muiden henkilöiden suojaamista varten.

1.3.3 Asiakirjat

Työnantajalla ja työntekijällä tulee olla yksityiskohtaiset tiedot suoritetusta koulutuksesta ja ne tulee varmistaa aloitettaessa uutta työsuhdetta. Täydennyskoulutusta on annettava määräajoin ja siinä on huomioitava määräyksissä tapahtuneet muutokset.

Luku 1.4

Osapuolten turvallisuusvelvollisuudet

1.4.1 Yleiset turvallisuusmenpiteet

1.4.1.1 Vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuvien osapuolten on tehtävä asianmukaiset toimenpiteet ottaen huomioon odotettavissa olevien vaarojen luonne ja laajuus vahingon sekä loukkaantumisen estämiseksi ja tarvittaessa vahingollisten seurausten vähentämiseksi. Toimenpiteiden on kaikissa tapauksissa täytettävä soveltuvin osin RID-määräysten vaatimukset.

1.4.1.2 Silloin kun on välitön vaara yleisen turvallisuuden vaarantumisesta, osapuolten on välittömästi otettava yhteyttä pelastustoimeen ja annettava heille pelastustoimenpiteissä tarvittava tieto.

1.4.1.3 RID voi määrätä tiettyjä velvollisuuksia eri osapuolille.

Jos jäsenvaltio katsoo, että heikentämättä turvallisuutta, se voi kansallisessa lainsäädännössään siirtää tiettyyn osapuoleen tai useampiin osapuoliin kohdistuvia velvoitteita edellyttäen, että kohdissa 1.4.2 ja 1.4.3 mainitut velvollisuudet täyttyvät. Jäsenvaltion on ilmoitettava nämä poikkeukset keskustoimistolle, joka toimittaa näistä tiedon jäsenvaltioille.

Kohtien 1.2.1, 1.4.2 ja 1.4.3 eri osapuolten määritelmiä ja velvollisuuksia koskevat määräykset eivät vaikuta kansallista lainsäädännöstä johtuviin juridisiin seuraamuksiin (rikosoikeudelliset, korvausvastuuseen liittyvät yms.), jotka johtuvat siitä, että kyseessä oleva osapuoli on esim. oikeudellinen yhteisö, itsenäinen yrittäjä, työnantaja tai työntekijä.

1.4.2 Pääosapuolten velvollisuudet

1.4.2.1 Lähettäjä

1.4.2.1.1 Vaarallisten aineiden lähettäjä saa jättää kuljetettavaksi vain RID-määräysten mukaisia lähetyksiä. Kohdan 1.4.1 puitteissa hänen on erityisesti:

- a) varmistettava, että vaaralliset aineet on luokiteltu RID -määräysten mukaisesti ja että niitä saa kuljettaa rautatiellä;
- b) annettava kuljetuksen suorittajalle kuljetuksen suorittamista varten tarvittavat tiedot ja vaadittu rahtikirja tai muu lähetyskirja sekä muut asiakirjat, kuten luvat, hyväksynnät, ilmoitukset ja todistukset;
- c) käytettävä vain pakkauksia, suurpäälyksisiä, IBC-pakkauksia ja säiliöitä (säiliövaunut, irrotettavat säiliöt, monisäiliövaunut, MEG-kontit, UN-säiliöt ja säiliökontit), jotka on hyväksytty ja ovat soveltuvia kyseiseen vaarallisen aineen kuljetukseen ja jotka on merkitty RID-määräysten mukaisesti;
- d) täytettävä lähetystapaa ja lähetysrajoituksia koskevat vaatimukset;
- e) varmistettava, että tyhjat, puhdistamattomat säiliöt (säiliövaunut, irrotettavat säiliöt, monisäiliövaunut, MEG-kontit, UN-säiliöt ja säiliökontit), joita ei ole tyhjennetty kaasusta, tai tyhjat puhdistamattomat vaunut sekä irtotavarakuljetuksiin käytetyt vaunut, suur- ja pienkontit on merkitty oikein ja että niissä on oikeat lipukkeet ja että tyhjat, puhdistamattomat säiliöt on suljettu ja että ne ovat yhtä tiiviitä kuin täytettyinä.

1.4.2.1.2 Jos lähettäjä käyttää muiden osapuolten (kuten pakkaajan, kuormaajan tai säiliön täyttäjän) palveluja, hänen on tehtävä riittävät toimenpiteet varmistuakseen, että lähetys täyttää RID:n vaatimukset. Lähettäjä voi kuitenkin kohdassa 1.4.2.1.1 a), b), c) ja e) tarkoiteissa tapauksissa luottaa toisten osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

1.4.2.1.3 Jos lähettäjä toimii kolmannen osapuolen puolesta, kolmannen osapuolen on ilmoitettava lähettäjälle kirjallisesti lähetyksen sisältämistä vaarallisista aineista ja annettava hänelle kaikki tiedot ja asiakirjat, joita hän tarvitsee täyttääkseen velvollisuutensa.

1.4.2.2 Kuljetuksen suorittaja

1.4.2.2.1 Soveltuvin osin kohdan 1.4.1 puitteissa kuljetuksen suorittajan on erityisesti:

- a) varmistettava, että kuljetettavaksi annettuja saa kuljettaa RID:n mukaisesti;
- b) varmistettava, että rahtikirjaan on liitetty vaaditut liitteet ja että ne toimitetaan edelleen;
- c) varmistettava silmämääräisesti, että vaunussa ja kuormassa ei ole ilmeisiä vikoja, vuotoja tai murtumia ja että niistä ei puutu varusteita;
- d) varmistettava, että säiliövaunujen, monisäiliövaunujen, irrotettavien säiliöiden, UN-säiliöiden, säiliökonttien ja MEG-konttien seuraava tarkastuspäivämäärä ei ole umpeutunut;
- e) varmistettava, että vaunuja ei ole ylikuormattu;
- f) varmistettava, että vaunulle määrätyt suurlipukkeet ja merkinnät on kiinnitetty.

Edellä tarkoitetut velvollisuudet on soveltuvin osin tehtävä rahtikirjojen ja muiden asiakirjojen perusteella tarkastamalla silmämääräisesti vaunu ja kontit sekä tarvittaessa kuorma.

Velvollisuudet katsotaan täytetyiksi, jos tarkastukset suoritetaan kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n määrelehden 471-3 kohdan 5 mukaisesti.

1.4.2.2.2 Kuljetuksen suorittaja voi kuitenkin kohdassa 1.4.2.2.1 a), b), e) ja f) tarkoitetuissa tapauksissa luottaa muiden osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

1.4.2.2.3 Jos kuljetuksen suorittaja havaitsee kohdassa 1.4.2.2.1 tarkoitetuissa asioissa laiminlyöntejä tai muita RID-määräysten vastaisia menettelyjä, kuljetuksen suorittaja ei saa toimittaa lähetystä eteenpäin ennen kuin määräysten vastaisuudet on korjattu.

1.4.2.2.4 Jos kuljetuksen aikana havaitaan laiminlyönti, joka voi vaarantaa kuljetuksen turvallisuuden, lähetys on pysäytettävä mahdollisimman nopeasti ottaen huomioon liikenneturvallisuuden, lähetyksen turvallisen sijoittamisen ja yleisön turvallisuuden vaatimukset.

Kuljetusta saa jatkaa vasta, kun lähetys täyttää asiaankuuluvat määräykset. Jäljellä olevan matkan osalta kysymykseen tuleva (-t) toimivaltainen (-set) viranomainen (-aiset) voi (-vat) myöntää luvan jatkaa kuljetusta.

Jos määräyksiä ei voida täyttää eikä kuljetuksen jäljellä olevalle matkalle ei ole myönnetty lupaa, toimivaltaisen (-sten) viranomaisen (-sten) on annettava kuljetuksen suorittajalle tarvittava hallinnollinen apu. Tätä on myös sovellettava tapauksiin, joissa kuljetuksen suorittaja ilmoittaa tälle (näille) toimivaltaiselle (-ille) viranomaiselle (-ille), että lähettäjä ei ollut ilmoittanut hänelle kuljetettavan aineen vaarallisia ominaisuuksia ja, että hän kuljetussopimuksen ehtojen perusteella toivoo, että vaarallinen kuorma puretaan, hävitetään tai tehdään vaarattomaksi.

1.4.2.3 Vastaanottaja

1.4.2.3.1 Vastaanottaja ei saa kieltäytyä ottamasta lähetystä vastaan muutoin kuin pakottavista syistä. Vastaanottajan on varmistettava kuorman purkamisen jälkeen, että RID-määräysten häntä koskevat vaatimukset on täytetty.

Kohdan 1.4.1 puitteissa hänen on erityisesti:

- a) huolehdittava RID-määräyksissä edellytetyissä tapauksissa vaunun ja konttien puhdistuksesta sekä kuljetetun aineen vaaratekijöiden poistamisesta;
- b) varmistettava, että täysin tyhjennetyissä, puhdistetuissa ja kaasuista tyhjennetyissä vaunuissa ja konteissa sekä vaunuissa ja konteissa, joista kuljetetun aineen vaaratekijät on poistettu, ei ole enää näkyvillä suurlipukkeita eikä oranssikilpiä.

Vaunun tai kontin saa palauttaa tai ottaa uudelleen käyttöön vasta sen jälkeen, kun yllä mainitut toimenpiteet on suoritettu.

1.4.2.3.2 Jos vastaanottaja käyttää muiden osapuolten, kuten kuorman purkajan, puhdistajan tai muun vaaratekijöiden poistajan, palveluja, hänen on tehtävä riittävät toimenpiteet varmistuakseen, että kohdan 1.4.2.3.1 vaatimukset on täytetty.

1.4.3 Muiden osapuolten velvollisuudet

Jäljempänä on lueteltu muu osapuolet ja näiden velvollisuudet. Lista ei ole kattava. Muiden osapuolten velvollisuudet ovat seurausta edellä kohdasta 1.4.1 siinä määrin, kun osapuolet ovat tietoisia tai heidän tulisi tietää, että heidän suorittamansa toimenpiteet ovat osa RID-määräysten alaista kuljetusta.

1.4.3.1 Kuormaaja

1.4.3.1.1 Kohdan 1.4.1 puitteissa kuormaajaa koskevat erityisesti seuraavat velvollisuudet:

- a) hän saa luovuttaa vaaralliset aineet kuljetuksen suorittajalle vain, jos aineita saa RID-määräysten mukaan kuljettaa;
- b) luovuttaessaan kuljetettavaksi pakattuja vaarallisia aineita tai tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia hänen on tarkastettava, että pakkaukset eivät ole vahingoittuneita. Hän ei saa luovuttaa kollia, jonka pakkaus on vahingoittunut ja erityisesti, jos pakkaus ei ole enää niin tiivis, että vaarallista ainetta vuotaa tai on mahdollista vuotaa pakkauksesta ulos, ennen kuin vahingoittunut pakkaus on korjattu; tämä koskee myös tyhjiä, puhdistamattomia pakkauksia;
- c) kuormatessaan vaarallisia aineita vaunuun taikka suurkonttiin hänen on täytettävä kuormausta ja käsittelyä koskevien erityismääräysten vaatimukset;
- d) luovuttaessaan vaarallisia aineita kuljetuksen suorittajalle välittömästi kuljetettavaksi hänen on täytettävä suurlipukkeiden ja oranssikilpien vaunuihin tai suurkontteihin kiinnittämistä koskevissa määräyksissä olevat vaatimukset;
- e) kuormatessaan kolleja hänen on noudatettava yhteenkuormauskieltoja ottaen huomioon myös vaaralliset aineet, jotka ovat jo vaunussa tai suurkontissa, sekä ravinto- ja nautinto-aineita ja eläinrehuja koskevat erottelumääräykset.

1.4.3.1.2 Kuormaaja voi kuitenkin 1.4.3.1.1 a), d), ja e) kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa luottaa toisten osapuolten hänelle antamiin tietoihin.

1.4.3.2 Pakkaaja

Kohdan 1.4.1 puitteissa pakkaajaa koskevat erityisesti seuraavat velvollisuudet:

- a) hänen on noudatettava pakkaamista tai yhteenpakkaamista koskevia määräyksiä;
- b) valmistellessaan kollia kuljetusta varten hänen on noudatettava kollin merkintää ja lipukkeita koskevia määräyksiä.

1.4.3.3 Täyttäjä

Kohdan 1.4.1 puitteissa täyttäjää koskevat erityisesti seuraavat velvollisuudet:

- a) ennen säiliön täyttämistä hänen on varmistettava, että säiliö ja sen varusteet ovat teknisesti moitteettomassa kunnossa;
- b) hänen on varmistettava, että säiliövaunut, monisäiliövaunut, irrotettavat säiliöt, UN-säiliöt, säiliökontit ja MEG-kontit on tarkastettu ajallaan;
- c) hän saa täyttää säiliötä vain sellaisilla vaarallisilla aineilla, joiden kuljetukseen säiliö on hyväksytty;
- d) hänen on säiliötä täyttäessään otettava huomioon viereisiä säiliöosastoja koskevat määräykset;
- e) säiliötä täyttäessään hänen on otettava huomioon täytettävän aineen suurin sallittu täyttöaste tai suurin sallittu massa tilavuuden litraa kohti;
- f) säiliön täyttämisen jälkeen hänen on tarkastettava suljinlaitteiden tiiviys;
- g) hänen on varmistettava, ettei täytettävästä aineesta ole jäänyt vaarallisia jäänteitä hänen täyttämänsä säiliön ulkopinnalle;
- h) valmistellessaan vaarallisia aineita kuljetusta varten hänen on varmistettava, että määräysten edellyttämät suurlipukkeet ja oranssikilvet tai varoituslipukkeet on kiinnitetty säiliöön, irtotavaralla kuormattuun vaunuun sekä suur- ja pienkonttiin;

i) hänen on ennen ja jälkeen säiliövaunujen täyttöä nesteytetyllä kaasulla otettava huomioon täyttöä koskevat erityistarkastusvaatimukset.

1.4.3.4 Säiliökontin/UN-säiliön haltija

Kohdan 1.4.1 puiteissa säiliökontin/UN-säiliön haltijaa koskevat erityisesti seuraavat velvollisuudet:

- a) hänen on varmistettava, että rakennetta, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä koskevia määräyksiä on noudatettu;
- b) hänen on varmistettava, että säiliökontin/UN-säiliön sekä niiden varusteiden huolto- toimenpiteet on suoritettu siten, että säiliökontti/UN-säiliö täyttävät tavanomaisissa käyttöolosuhteissa RID-määräysten vaatimukset seuraavaan määräaikaistarkastukseen saakka;
- c) hänen on teetettävä ylimääräinen tarkastus säiliölle, jos se tai sen varusteiden kunto ovat korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voineet heiketä.

1.4.3.5 Säiliövaunun haltija

Kohdan 1.4.1 puiteissa säiliövaunun haltijaa koskevat erityisesti seuraavat velvollisuudet:

- a) hänen on huolehdittava, että säiliövaunun rakennetta, varusteita, tarkastuksia ja merkintöjä koskevia vaatimuksia on noudatettu;
- b) hänen on huolehdittava, että säiliövaunun säiliöiden ja niiden varusteiden huoltotoimenpiteet on suoritettu siten, että säiliövaunu tavanomaisissa käyttöolosuhteissa täyttää RID-määräysten vaatimukset seuraavaan määräaikaistarkastukseen saakka;
- c) hänen on teetettävä ylimääräinen tarkastus, jos säiliövaunun säiliön tai sen varusteiden kunto on korjauksen, muutoksen tai onnettomuuden vuoksi voinut heiketä.

Luku 1.8

Tarkastukset ja muut toimenpiteet, jolla varmistetaan, että turvallisuusmääräyksiä on noudatettu

1.8.1 Vaarallisten aineiden hallinnollinen valvonta

1.8.1.1 Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi kansallisella alueellaan, milloin tahansa, suorittaa pistokoeluonteisesti tarkastuksia, joissa tarkastetaan, täyttävätkö vaarallisten aineiden kuljetukset niille asetetut määräykset.

Nämä tarkastukset on tehtävä kuitenkin siten, ettei henkilöt, omaisuus tai ympäristö vaarannu eikä rautatieliikenne huomattavasti häiriinny.

1.8.1.2 Eri osapuolten, jotka ovat tekemisessä vaarallisten aineiden kuljetusten kanssa (luku 1.4), on viipymättä, huomioiden heidän vastuunsa, toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ja heidän asiamiehelleen tarvittava tieto valvontaa varten.

1.8.1.3 Toimivaltaisen viranomaisen voi myös suorittaa valvontaa yrityksiin, jotka ovat tekemisissä vaarallisten aineiden kuljetusten kanssa (luku 1.4), tiedustella tarvittavia asiakirjoja ja ottaa näytteitä tutkintaa varten vaarallisista aineista tai pakkauksista edellyttäen, että turvallisuus ei vaarannu. Vaarallisten aineiden kuljetusten eri osapuolten (luku 1.4) on annettava mahdollisuus valvontaa varten päästä vaunuihin tai vaunujen osiin ja varusteisiin ja asennuksiin, jos se on mahdollista ja kohtuullista. He voivat, jos he katsovat tarpeelliseksi, määrätä yrityksestä henkilön, joka seuraa toimivaltaisen viranomaisen edustajaa.

1.8.1.4 Jos toimivaltaiset viranomaiset havaitsevat, että RID-määräyksiä ei ole noudatettu, he voivat kieltää lähetyksen tai keskeyttää kuljetuksen, kunnes todetut viat on korjattu, tai he voivat määrätä muita tarvittavia toimenpiteitä. Kuljetuksen keskeytys voidaan tehdä paikan päällä tai muussa viranomaisen määräämässä turvallisessa paikassa. Nämä toimenpiteet eivät saa aiheuttaa huomattavaa häiriötä rautatieliikenteelle.

1.8.2 Keskinäinen hallinnollinen tuki

1.8.2.1 Jäsenvaltioiden on sovittava keskinäisestä hallinnollisesta tuesta RID:n noudattamiseksi.

1.8.2.2 Jos jäsenvaltio havaitsee, että sen alueella vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta on rikottu erittäin vakavasti tai toistuvasti yrityksen toimesta, jonka pääkonttori on toisessa jäsenvaltiossa, on sen ilmoitettava kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomaislainen, jossa turvallisuuden erittäin vakava tai toistuva rikkominen on havaittu, voi vaatia, että sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jonka alueella olevan kyseisen yrityksen pääkonttori sijaitsee, on ryhdyttävä toimenpiteeseen (-teisiin) rikkojaa (-jia) vastaan. Henkilöiden tietojen siirto ei ole sallittu, ellei sitä tarvita erittäin vakavien tai toistuvien rikkomusten syyttämistä varten.

1.8.2.3 Ilmoituksen saaneen viranomaisen on oltava yhteydessä toimivaltaisten viranomaisten kanssa siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomukset on havaittu, ja jossa yritystä koskevat toimenpiteet tarvittaessa on tehty.

1.8.3 Turvallisuusneuvonantaja⁸⁾

1.8.3.1 Jokaisen vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia tai näihin kuljetuksiin liittyviä kuormaus-, purkamis-, täyttö- tai pakkaamistoimia suorittavan yhtiön on nimettävä yksi tai useampi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuusneuvonantaja, jonka tehtävänä on avustaa tästä toiminnasta ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle aiheutuvien vaarojen torjunnassa.

1.8.3.2 Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat säätää, että näitä määräyksiä ei sovelleta yrityksiin,

- a) jos vaarallisten aineiden kuljetukset suoritetaan puolustusvoimien kalustolla tai puolustusvoimien valvonnassa tai
- b) joiden kyseiset toimet kunkin vaunun osalta koskevat pienempiä määriä kuin kohtien 1.1.3.1, 2.2.7.1.2 ja lukujen 3.3 ja 3.4 mukaisesti on määritelty, tai
- c) jotka eivät harjoita pääasiallista tai sivutoimista vaarallisten aineiden kuljetustoimintaa tai tällaisiin kuljetuksiin liittyviä kuormaus- tai purkamistoimia, vaan harjoittavat satunnaisesti kansallisia vaarallisten aineiden kuljetuksia tai tällaisiin kuljetuksiin liittyvää kuormaus- tai purkamistoimintaa, jotka voisivat aiheuttaa vaaratilanteita tai saastuttaa vain vähäisessä määrin.

1.8.3.3 Neuvonantaja toimii yhtiön johdon vastuulla tärkeimpänä tehtävänä tutkia keinoja ja edistää toimintaa yhtiön kyseisen toiminnan rajoissa, tarkoituksena mahdollistaa tämän toiminnan harjoittaminen asetuksia ja parhaita mahdollisia turvallisuusolosuhteita noudattaen.

Yrityksen toiminnasta riippuen neuvonantajan tehtäviä ovat erityisesti seuraavat:

- tutkia vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien sääntöjen noudattamista,
- antaa yritykselle vaarallisten aineiden kuljetustoimintaa koskevia neuvoja,
- huolehtia kertomuksen antamisesta vuosittain yrityksen johdolle ja tarvittaessa paikallisille julkishallinnon viranomaisille tämän yrityksen vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvästä toiminnasta. Kertomukset säilytetään viiden vuoden ajan ja ne annetaan pyydettyäessä kansallisten viranomaisten käyttöön.

Neuvonantajan tehtäviin kuuluu muun muassa seuraavien kyseiseen toimintaan liittyvien käytäntöjen ja menettelyjen tutkiminen:

- menettelyt kuljetettavien vaarallisten aineiden tunnistamiseen liittyvien sääntöjen noudattamiseksi,

- yhtiön käytäntö erityisten kuljetettaviin vaarallisiin aineisiin liittyvien tarpeiden huomioon ottamiseksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin tarvittavien välineiden ostojen yhteydessä,
- vaarallisten aineiden kuljetuksessa tai kuormaus- tai purkamistoimien yhteydessä käytetyn kaluston tarkastamisen mahdollistavat menettelyt,
- että yrityksen asianomainen henkilökunta on saanut tarvittavan koulutuksen ja että tästä koulutuksesta on merkintä asianomaista koskevassa asiakirjavihkossa,
- vaarallisten aineiden kuljetusten tai kuormaus- tai purkamistoimien aikana sattuneista, turvallisuudelle mahdollisista onnettomuuksista tai tapaturmista johtuvien kiireellisten menettelyjen toteuttaminen,
- analyysien suorittaminen ja tarvittaessa kertomusten laatiminen onnettomuuksista tai vaarallisten aineiden kuljetusten tai kuormaus- tai purkamistoimien yhteydessä havaituista vakavista rikkomuksista,
- aiheellisten toimenpiteiden toteuttaminen onnettomuuksien, tapaturmien ja vakavien rikkomusten toistumisen välttämiseksi,
- alihankkijoiden ja muiden osapuolten käyttöä ja valintaa vaarallisten aineiden kuljetuksissa koskevien sääntöjen ja erityistarpeiden huomioon ottaminen,
- sen varmistaminen, että vaarallisten aineiden kuljetuksiin tai kuormaus- tai purkamistoimiin osallistuvalla henkilökunnalla on käytössään toimintasäännöt ja yksityiskohtaiset ohjeet,
- vaarallisten aineiden kuljetuksiin tai kuormaus- tai purkamistoimiin liittyvien riskien tarkempaan seurantaan kuuluvien toimien toteuttaminen,
- vaadittujen asiakirjojen ja turvallisuusvarusteiden kuljetusvälineissä mukanaolon ja näiden asiakirjojen ja varusteiden asetusten mukaisuuden tarkastamiseksi tarvittavan menettelyn toteuttaminen,
- kuormaus- ja purkamistoimintaa säätelevien määräysten noudattamisen varmistamiseksi tarvittavan menettelyn toteuttaminen.

1.8.3.4 Neuvonantajan tehtäviä voi hoitaa myös yrityksen johtaja, muita tehtäviä yrityksessä hoitava henkilö tai yrityksen ulkopuolinen henkilö edellyttäen, että hänellä käytännössä on edellytykset neuvonantajan tehtävän hoitamiseen.

1.8.3.5 Yrityksen, jota asia koskee, on pyydettävä neuvonantajansa henkilötiedot toimivaltaiselle viranomaiselle tai jäsenvaltion tätä varten nimeämälle laitokselle.

1.8.3.6 Kun asianomaisen yrityksen kuljetustoiminnassa tai sen kuormaus- tai purkamistoimien yhteydessä on tapahtunut ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle vaaraa aiheuttanut onnettomuus, neuvonantajan on huolehdittava yrityksen johdolle tai tarvittaessa paikalliselle julkishallinnon viranomaiselle annettavan onnettomuusselostuksen laatimisesta saatuaan kaikki tätä varten tarpeelliset tiedot. Nämä selostukset eivät korvaa jäsenvaltioissa muun kansainvälisen, yhteisö- tai kansallisen lainsäädännön nojalla yrityksen johdolta vaadittavia selostuksia.

1.8.3.7 Neuvonantajalla on oltava todistus rautatiekuljetusta koskevasta ammatillisesta koulutuksesta. Todistuksen antaa jäsenvaltion tätä varten nimeämä viranomainen tai laitos.

1.8.3.8 Todistuksen saamista varten asianomaisen on suoritettava koulutus ja läpäistävä tutkinto, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt.

1.8.3.9 Koulutuksen keskeisenä tarkoituksena on antaa asianomaiselle riittävä vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien vaarojen tuntemus, riittävät tiedot kyseisiä kuljetuksia koskevista laeista, asetuksista ja hallinnollisista määräyksistä sekä kohdassa 1.8.3.3 määriteltyjen tehtävien riittävä tuntemus.

1.8.3.10 Toimivaltaisen viranomaisen tai tämän valtuuttaman tutkinnon järjestäjän on järjestettävä tutkinto.

Tutkinnon järjestäjän nimeäminen tapahtuu kirjallisesti. Hyväksyntä voidaan antaa määrääjäksi ja sen on täytettävä seuraaviin perusteisiin:

- tutkinnon järjestäjän pätevyys;
- tutkinnon järjestäjän ehdottamien, tutkintoa koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen erittely;
- tutkinnon puolueettomuuden takaamiseksi tarkoitetut toimenpiteet;
- tutkinnon järjestäjän riippumattomuus neuvonantajia palkkaavista luonnollisista henkilöistä tai oikeushenkilöistä.

1.8.3.11 Tutkinnon tarkoituksena on varmistaa, että kokelailla on kohdassa 1.8.3.3 mainitut turvallisuusneuvonantajan tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot saadaksesen kohdassa

1.8.3.7 mainitun todistuksen. Tutkintoon on kuuluttava ainakin seuraavat aiheet:

- a) vaarallisten aineiden aiheuttaman onnettomuuden seurausten tunteminen ja pääasiallisten onnettomuustekijöiden tuntemus;
- b) Kansallisen lainsäädännön säädökset, kansainväliset yleissopimukset ja sopimukset, jotka koskevat erityisesti
 - vaarallisten aineiden luokitusta (liuosten ja sekoitusten luokitusmenetelmää, aine-luettelon rakennetta, vaarallisten aineiden luokitusta ja niiden luokitusperiaatteita, kuljetettavien aineiden ja esineiden laatua, fysikaalisia, kemiallisia ja myrkyllisiä ominaisuuksia);
 - yleiset pakkausmääräykset, säiliöitä ja säiliökontteja koskevat määräykset (tyypit, koodit, merkinnät, rakenne, ennen käyttöönottoa tehtävät testit ja määräaikaistestit sekä testaukset);
 - merkinnät ja varoituslipukkeet, suurlipukkeet ja oranssikilvet (kollien merkinnät ja varoituslipukkeet, suurlipukkeiden ja oranssikilpien kiinnittäminen ja niiden poistaminen);
 - yksityiskohdat rahtikirjoissa (rahtikirjassa edellytetyt tiedot);
 - lähetystapa, toimitusehdot (koko kuorma, irtotavarakuljetukset, irtotavarakuljetukset suurkonteissa, konttikuljetukset, kuljetukset kiinteissä ja irrotettavissa säiliöissä);
 - matkustajien kuljetus;
 - yhteenkuormauskiellot ja varotoimenpiteet;
 - aineiden erottelu;
 - kuljetettavien ainemäärien rajoittaminen ja vapautetut määrät;
 - käsittely ja ahtaus (kuormaus ja purkaminen –täyttöaste-, ahtaus ja erottelu);
 - puhdistus ja/tai kaasujen poisto ennen kuormausta ja purkamisen jälkeen;
 - miehistö, ammatillinen koulutus;
 - mukana seuraavat asiakirjat (rahtikirja, jäljennös poikkeusluvista, muut asiakirjat);
 - saastuttavien aineiden jätteet toiminnan tai onnettomuuden yhteydessä;
 - kuljetusta koskevat varustemääräykset.

1.8.3.12 Tutkinnossa on oltava kirjallinen koe, jota voi täydentää suullisella tutkinnolla.

Kirjallinen tutkinto koostuu kahdesta osasta:

a) Kokelaalle annetaan kysymyslomake. Se käsittää vähintään 20 vapaamuotoista kysymystä, jotka kattavat ainakin kohdassa 1.8.3.11 mainitut aiheet. Monivalintakysymysten käyttö on kuitenkin mahdollista. Siinä tapauksessa kaksi monivalintakysymystä vastaa yhtä vapaamuotoista kysymystä. Mainituista aiheista on kiinnitettävä erityistä huomiota seuraaviin:

- yleiset ennalta ehkäisevät ja turvatoimenpiteet;
- vaarallisten aineiden luokitus;
- yleiset pakkausmääräykset, mukaan lukien säiliöt, säiliökontit ja vaunut jne;
- vaaraa osittavat merkinnät ja varoituslipukkeet;
- rahtikirjassa olevat merkinnät;
- käsittely ja ahtaus;
- miehistö, ammatillinen koulutus;
- mukana pidettävät asiakirjat ja rahtikirjat;
- kuljetusta koskevat varustemääräykset.

b) Kokelaille annetaan ratkaistavaksi kohdassa 1.8.3.3 mainittu turvallisuusneuvonantajan tehtäviin liittyvä tehtävä, jonka nojalla he voivat osoittaa välttämättömät pätevyys ehdot suorittamaan neuvonantajan tehtäviä.

1.8.3.13 Jäsenvaltiot voivat päättää, että tiettyjen vaarallisten aineityyppien kuljetuksiin erikoistuneen yrityksen palvelukseen aikoville kokelaille esitetään kysymyksiä vain heidän toimintaansa liittyvistä aiheista. Kyseisiä vaarallisia aineityyppejä ovat:

- luokka 1;
- luokka 2;
- luokka 7;
- luokat 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8. ja 9;
- YK-numerot 1202, 1203 ja 1223.

Kohdan 1.8.3.7 todistuksessa on ilmoitettava selvästi, että todistus on pätevä ainoastaan niiden tässä alakohdassa tarkoitettujen vaarallisten aineityyppien osalta, joista neuvonantajalle on esitetty kysymyksiä kohdan 1.8.3.12 mukaisesti.

1.8.3.14 Toimivaltainen viranomainen tai tutkinnon järjestäjä pitää luetteloa kokeessa esitetyistä kysymyksistä.

1.8.3.15 Kohdassa 1.8.3.7 mainittu todistus laaditaan kohdassa 1.8.3.18 olevan mallin mukaisesti ja kaikkien jäsenvaltioiden on tunnustettava se.

1.8.3.16 Todistus on voimassa viisi vuotta. Todistuksen voimassaoloa pidennetään ilman eri toimenpiteitä viidellä vuodella, jos sen haltija on todistuksen viimeisen voimassaolovuoden aikana ottanut osaa lisäkoulutukseen tai läpäissyt kokeen, jotka molemmat toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt.

1.8.3.17 Kohdissa 1.8.3.1–1.8.3.16 mainittujen määräysten katsotaan täyttävän, kun sovelletaan neuvoston direktiiviä 96/35/EY, annettu 3 päivänä kesäkuuta 1996, vaarallisten aineiden tie-, rautatie- ja sisävesikuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ja ammatillisesta pätevydestä⁹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2000/18/EY, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2000, vaarallisten aineiden maantie-, rautatie- ja sisävesikuljetusten turvallisuusneuvonantajan tutkintoa koskevista vähimmäisvaatimuksista¹⁰.

1.8.3.18 Todistuksen malli

Todistus vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuusneuvonantajan koulutuksesta

Todistus No:

Todistuksen antaneen jäsenvaltion tunnusmerkki:

Nimi:

Etunimi/etunimet:

Syntymäaika- ja paikka:

Kansallisuus:

Haltijan allekirjoitus:

Todistus on voimassa asti (päivämäärä), vaarallisten aineiden kuljetuksia

teitse rautateitse sisävesitse

hoitavien yritysten sekä tähän kuljetukseen liittyviä kuormaus- tai purkamistoimia suorittavien yritysten osalta.

Todistuksen antanut:

Päiväys: Allekirjoitus

Uusittu: Antanut:

Päiväys: Allekirjoitus:

1.8.4 Lista toimivaltaisista viranomaisista ja niiden määräämät tahot

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava keskustoimistolle kansallisen RID:n voimaansaattamislainsäädäntönsä mukaiset toimivaltaisten viranomaisten ja määräämiensä tahojen osoitteet viitaten

jokaisessa tapauksessa asiaankuuluviin RID-määräyksiin ja annettuihin osoitteisiin, joihin asiaankuuluvat hakemukset on toimitettava.

Keskustoimisto laatii listan saatujen tietojen perusteella ja pitää sen ajan tasalla. Se tiedottaa jäsenvaltioita tästä listasta ja siinä tapahtuvista muutoksista.

1.8.5 Vaarallisista aineista tehtävät ilmoitukset

1.8.5.1 Jos jäsenvaltion alueella tapahtuu vaarallisten aineiden kuljetuksissa vakava onnettomuus tai vahinko, on kuljetuksensuorittajan tehtävä raportti kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

1.8.5.2 Tiedottaakseen muita jäsenvaltioita jäsenvaltion on puolestaan tarvittaessa tehtävä raportti keskustoimistolle.

Yhtenäiset oikeussäännökset vaunujen käyttöä
kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista
(CUV – Yleissopimuksen liite D)

Sisällysluettelo

		Sivu
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Käsitteiden määrittely	1
3 artikla	Vaunujen merkit ja merkinnät	1
4 artikla	Vastuu vaunun kadotessa tai vahingoituessa	2
5 artikla	Vastuusrajoitusoikeuden menetys	2
6 artikla	Olettaus vaunun katoamisesta	2
7 artikla	Vastuu vaunun aiheuttamista vahingoista	3
8 artikla	Sijaantulo	3
9 artikla	Vastuu henkilökunnasta ja muista henkilöistä	3
10 artikla	Muut kanteet	4
11 artikla	Laillinen tuomioistuin	4
12 artikla	Vaateen vanhentuminen	4

Yhtenäiset oikeussäännökset vaunujen käyttöä
kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevista sopimuksista
(CUV – Yleissopimuksen liite D)

1 artikla

Soveltamisala

Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan kahden- tai monenkeskisiin sopimuksiin rautatievaunujen käytöstä kuljetusvälineenä yhtenäisten oikeussäännösten CIV ja yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisten kuljetusten suorittamiseen.

2 artikla

Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitetaan

- a) ”rautatieliikenneyrityksellä” jokaista yksityistä tai julkisoikeudellista yritystä, jolla on oikeus kuljettaa henkilöitä tai tavaraa ja jolla on käytettävissään vetokalusto;
- b) ”vaunulla” jokaista ilman omaa käyttövoimaa omilla pyörillään raiteilla liikkuvaa kulkuneuvoa;
- c) ”haltijalla” sitä, joka omistajana tai muuten määräysoikeuden omaavana käyttää vaunua kuljetusvälineenä pysyvästi taloudellisesti hyväkseen;
- d) ”kotiasemalla” vaunuun merkittyä paikkakuntaa, jonne vaunu käyttösopimuksen ehtojen mukaisesti voidaan tai tulee lähettää.

3 artikla

Vaunujen merkit ja merkinnät

1 § Loukkaamatta säännöksiä vaunujen teknisestä hyväksymisestä kansainväliseen liikenteeseen on sen, joka luovuttaa vaunun käyttöön 1 artiklan mukaisen sopimuksen nojalla, huolehdittava siitä, että vaunussa on seuraavat merkinnät:

- a) haltijan tunnus,
- b) tarvittaessa sen rautatieliikenneyrityksen tunnus, jonka vaunustoon vaunu kuuluu,
- c) tarvittaessa kotiaseman nimi,
- d) muut sopimuksessa vaunun käytöstä sovitut merkit ja merkinnät.

2 § Tämän artiklan 1 §:n mukaisten merkien ja merkintöjen lisäksi voidaan käyttää myös elektronisia tunnistusmerkkejä.

4 artikla

Vastuu vaunun kadotessa tai vahingoituessa

- 1 § Rautatieliikenneyritys, jonka käyttöön vaunu on luovutettu kuljetusvälineeksi, vastaa vahingosta, joka on aiheutunut vaunun tai sen osien katoamisesta tai vahingoittumisesta, ellei se osoita, ettei vahinko ole aiheutunut sen syystä.
- 2 § Rautatieliikenneyritys ei vastaa sellaisten irto-osien katoamisesta, joita ei ole merkitty vaunun pitkäikäisyydelle tai vaunussa olevaan luetteloon.
- 3 § Vaunun tai sen osien kadotessa vahingonkorvaus rajoittuu siihen yleiseen arvoon, joka vaunulla tai sen osilla oli katoamispaikalla katoamisajankohtana, mutta muuta korvausta ei makseta. Ellei katoamispäivää tai katoamispaikkaa voida todeta, vahingonkorvaus rajoittuu siihen yleiseen arvoon, joka vaunulla oli käyttöönluovutuspäivänä käyttöönluovutuspaikalla.
- 4 § Vaunun tai sen osien vahingoituessa vahingonkorvaus rajoittuu korjauskustannuksiin, mutta muuta korvausta ei makseta. Korvaus ei saa ylittää sitä määrää, joka olisi maksettava vaunun kadotessa.
- 5 § Sopimuspuolet voivat tehdä 1 – 4 §:stä poikkeavia sopimuksia.

5 artikla

Vastuunrajoituksen menetys

Edellä 4 artiklan 3 ja 4 §:ssä tarkoitettuja vastuunrajoituksia ei sovelleta, jos osoitetaan, että vahinko johtuu rautatieliikenneyrityksen teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

6 artikla

Olettamus vaunun katoamisesta

- 1 § Oikeudenomistaja voi muita todisteita esittämättä katsoa vaunun kadonneeksi, jos hän on pyytänyt rautatieliikenneyritystä, jonka käyttöön hän on luovuttanut vaunun kuljetusvälineeksi, etsimään vaunua eikä vaunua kolmen kuukauden kuluessa hänen pyyntönsä saapumisesta ole luovutettu hänelle tai ellei hän ole saanut mitään tietoa vaunun olinpaikasta. Tätä määräaika jatketaan vaunun seisonta-ajalla, jos se johtuu rautatieliikenneyrityksestä riippumattomasta syystä tai vaunun vahingoittumisesta.
- 2 § Jos kadonneeksi katsottu vaunu löytyy sen jälkeen, kun vahingonkorvaus on maksettu, voi oikeudenomistaja kuuden kuukauden kuluessa löytymisilmoituksen saamisesta vaatia rautatieliikenneyritykseltä, jolle hän on luovuttanut vaunun kuljetusvälineeksi, että vaunu luovutetaan hänelle maksutta kotiasemalla tai muulla sovitulla paikalla korvauksen takaisinsuoritusta vastaan.

3 § Ellei 2 §:ssä mainittua vaatimusta ole esitetty tai vaunu löytyy yli vuoden kuluttua vahingonkorvauksen maksamisesta, vaunu on sen rautatieliikenneyrityksen, jonka käyttöön oikeudenomistaja on luovuttanut vaunun kuljetusvälineeksi, käytettävissä vaunun olinpaikan lakien ja määräysten mukaisesti.

4 § Sopimuspuolet voivat tehdä 1 - 3 §:stä poikkeavia sopimuksia.

7 artikla

Vastuu vaunun aiheuttamista vahingoista

1 § Se, joka on luovuttanut vaunun 1 artiklan mukaisen sopimuksen nojalla käyttöön kuljetusvälineeksi, vastaa vaunun aiheuttamista vahingoista, mikäli ne johtuvat hänen syystään.

2 § Sopimuspuolet voivat tehdä 1 §:stä poikkeavia sopimuksia.

8 artikla

Sijaantulo

Jos sopimuksessa vaunujen käytöstä määrätään, että rautatieliikenneyritys saa luovuttaa vaunun muiden rautatieliikenneyritysten käyttöön kuljetusvälineeksi, voi rautatieliikenneyritys vaunun haltijan suostumuksella sopia muiden rautatieliikenneyritysten kanssa, että

- a) se vastaa, varaten itselleen takautumisoikeuden, näiden puolesta haltijalle vaunun tai sen osien katoamisesta,
- b) että vain haltija vastaa muille rautatieyrityksille vaunun aiheuttamista vahingoista mutta että vain sillä rautatieliikenneyrityksellä, joka on haltijan sopimuskumppani, on oikeus saattaa voimaan muiden rautatieyritysten vaateet.

9 artikla

Vastuu henkilökunnasta ja muista henkilöistä

1 § Sopimuspuolet vastaavat henkilökunnastaan ja muista sopimuksen toimeenpanoon käyttämistään henkilöistä näiden suorittaessa tehtäviään.

2 § Elleivät sopimuspuolet ole toisin sopineet, katsotaan ne infrastruktuurihallinnot, joiden infrastruktuurilla rautatieliikenneyritys käyttää vaunua kuljetusvälineenä, rautatieliikenneyrityksen käyttämiksi henkilöiksi.

3 § Tämän artiklan 1 ja 2 §:ää sovelletaan myös 8 artiklan mukaisessa sijaantulossa.

10 artikla

Muut kanteet

- 1 § Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan rautatieliikenneyritystä, jonka käyttöön vaunu on luovutettu kuljetusvälineeksi, vastaan ajaa kannetta vaunun tai sen osien katoamisen tai vahingoittumisen johdosta, tapahtuipa se millä perusteella tahansa, vain näissä säännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.
- 2 § Tämän artiklan 1 § koskee myös 8 artiklan mukaista sijaantuloa.
- 3 § Sama koskee kanteita henkilökuntaa ja muita henkilöitä vastaan, joista rautatieliikenneyritys, jonka käyttöön vaunu on luovutettu kuljetusvälineeksi, on vastuussa.

11 artikla

Laillinen tuomioistuin

- 1 § Näiden yhtenäisten oikeussäännösten nojalla solmittuun sopimukseen perustuvat kanteet voidaan panna vireille sopimuspuolten sopimuksella määrätyissä tuomioistuimissa.
- 2 § Elleivät osapuolet ole toisin sopineet, laillisia tuomioistuimia ovat sen jäsenmaan tuomioistuimet, jossa vastaajalla on kotipaikkansa. Ellei vastaajalla ole kotipaikkaa missään jäsenmaassa, laillisia tuomioistuimia ovat sen jäsenmaan tuomioistuimet, missä vahinko on tapahtunut.

12 artikla

Vaateen vanhentuminen

- 1 § 4 ja 7 artiklan mukaiset vaatteet vanhentuvat kolmessa vuodessa.
- 2 § Vanhentumisaika alkaa
 - a) 4 artiklan mukaisten vaateiden osalta päivästä, jolloin vaunun katoaminen tai vahingoittuminen todettiin tai jolloin oikeudenomistaja 6 artiklan 1 §:n mukaan voi katsoa vaunun kadonneeksi;
 - b) 7 artiklan mukaisten vaateiden osalta päivästä, jolloin katoaminen tai vahinko tapahtui.

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta
infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä
(CUI – Yleissopimuksen liite E)

Sisällysluettelo		Sivu
I osa	Yleiset määräykset	1
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Ilmoitus vastuusta henkilövahingoista	1
3 artikla	Käsitteiden määrittely	1
4 artikla	Pakottava oikeus	2
II osa	Käyttösopimus	2
5 artikla	Sisältö ja muoto	2
6 artikla	Kuljettajan ja infrastruktuurihallinnon erityisvelvollisuudet	3
7 artikla	Sopimuksen voimassaoloaika	3
III osa	Vastuu	4
8 artikla	Infrastruktuurihallinnon vastuu	4
9 artikla	Kuljettajan vastuu	5
10 artikla	Syiden yhteisvaikutus	6
11 artikla	Vahingonkorvaus kuolemantapauksessa	6
12 artikla	Vahingonkorvaus loukkaantumistapauksessa	7
13 artikla	Muiden henkilövahinkojen korvaaminen	7
14 artikla	Vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa	7
15 artikla	Vastuurajoitusoikeuden menetys	8
16 artikla	Korvausmäärän muuntaminen ja korko	8
17 artikla	Vastuu ydinvahinkotapauksessa	8
18 artikla	Vastuu avustajista	8

19 artikla	Muut kanteet	8
20 artikla	Prosessisopimukset	9
IV osa	Avustajien kanteet	9
21 artikla	Kanteet infrastruktuurihallintoa tai kuljettajaa vastaan	9
V osa	Kanteiden toteuttaminen	9
22 artikla	Sovittelumenettely	9
23 artikla	Takautumisoikeus	9
24 artikla	Laillinen tuomioistuin	10
25 artikla	Vaateen vanhentuminen	10

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimukselle
infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä
(CUI – Yleissopimuksen liite E)

I osa Yleiset määräykset

1 artikla

Soveltamisala

1 § Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan sopimuspuolten kotipaikasta ja kansalaisuudesta riippumatta kaikkiin sopimuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin käyttöä yhtenäisten oikeussäännösten CIV ja yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisten kansainvälisten rautatiekuljetusten suorittamiseen. Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan myös silloin, kun rautatieinfrastruktuuria hallinnoivat tai käyttävät valtiot taikka valtion laitokset tai organisaatiot.

2 § Ellei 21 artiklassa toisin määrätä, näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä ei sovelleta muihin oikeussuhteisiin, kuten erityisesti

a) kuljettajan tai infrastruktuurihallinnon vastuuseen henkilökuntaansa tai muihin tehtävien suorittamiseen käyttämiensä henkilöihin nähden;

b) kuljettajan tai infrastruktuurihallinnon ja kolmannen henkilön väliseen vastuuseen.

2 artikla

Ilmoitus vastuusta henkilövahingoista

1 § Jokainen valtio voi milloin tahansa ilmoittaa, ettei se sovelle kaikkia vastuuta henkilövahingoista koskevia määräyksiä, kun vahinko tapahtuu sen alueella ja uhri on tämän valtion kansalainen tai hänellä on vakinainen asuinpaikka tässä valtiossa.

2 § Valtio, joka on toimittanut 1 §:n mukaisen ilmoituksen, voi milloin tahansa luopua siitä ilmoittamalla tallettajalle. Luopumisilmoitus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin tallettaja on antanut asian tiedoksi jäsenvaltioille.

3 artikla

Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitetaan

a) "rautatieinfrastruktuurilla" kaikkia ratoja ja kiinteitä laitteita, mikäli ne ovat tarpeen rautatiekaluston liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta varten;

b) "infrastruktuurihallinnolla" rautatieinfrastruktuurin käyttöönsä asettajaa;

- c) "kuljettajalla" sitä, joka kuljettaa henkilöitä tai tavaraa yhtenäisten oikeussäännösten CIV tai yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisessa kansainvälisessä rautatieliikenteessä;
- d) "avustajalla" infrastruktuurihallinnon tai kuljettajan sopimuksen toimeenpanoon käyttämää henkilökuntaa tai muita henkilöitä heidän suorittaessaan tehtäviään;
- e) "kolmannella henkilöllä" kaikkia muita paitsi infrastruktuurihallintoa, kuljettajaa ja näiden avustajia;
- f) "toimiluvalla" valtion, jossa kuljettajalla on päätoimipaikkansa, lakien ja määräysten mukaan annettua lupaa harjoittaa rautatieliikennettä;
- g) "turvallisuuksidistuksella" valtion, jossa käytettävä infrastruktuuri sijaitsee, lakien ja määräysten edellyttämää vahvistusta siitä, että kuljettajan
 - yrityksen sisäinen organisaatio sekä
 - henkilökunta ja kalusto, joita kyseisellä infrastruktuurilla on määrä käyttää, täyttävät turvallisuusvaatimukset liikenteen harjoittamiseksi kyseisellä infrastruktuurilla vaaraa aiheuttamatta.

4 artikla

Pakottava oikeus

Ellei näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä nimenomaan toisin määrätä, on jokainen sopimus, joka suoraan tai epäsuorasti poikkeaa näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä, mitätön ja ilman oikeusvaikutusta. Tällaisten sopimusten mitättömyys ei tee käyttö-sopimuksen muita määräyksiä mitättömiksi. Sopimuspuolet voivat kuitenkin ottaa itselleen enemmän vastuuta ja velvollisuuksia kuin mitä näissä yhtenäisistä oikeussäännöksissä edellytetään, tai määrätä enimmäiskorvausmäärän esinevahingoista.

II osa Käyttö sopimus

5 artikla

Sisältö ja muoto

1 § Infrastruktuurihallinnon ja kuljettajan suhteet määrätään käyttö sopimuksessa.

2 § Käyttö sopimuksessa määrätään erityisesti hallinnolliset, tekniset ja taloudelliset käyttöehdot. Käyttö sopimus sisältää ainakin seuraavat ilmoitukset:

- a) käytettävä infrastruktuuri,
- b) käytön laajuus,
- c) infrastruktuurihallinnon suoritukset,
- d) kuljettajan suoritukset,
- e) käytettävä henkilökunta,
- f) käytettävät kulkuneuvot,
- g) taloudelliset ehdot.

- 3 § Käyttö sopimus on tehtävä kirjallisesti tai vastaavassa muodossa. Vaikka sopimusta ei olisikaan tehty tässä muodossa tai muoto olisi puutteellinen taikka 2 §:ssä määrättyjä ilmoituksia puuttuisi, tämä ei vaikuta sopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan sopimus pysyy näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisena.

6 artikla

Kuljettajan ja infrastruktuurihallinnon erityisvelvollisuudet

- 1 § Kuljettajalla on oltava oikeus harjoittaa rautatieliikennettä. Käytettävän henkilökunnan ja kulkuneuvojen on täytettävä turvallisuusvaatimukset. Infrastruktuurihallinto voi vaatia, että kuljettaja osoittaa näiden edellytysten täyttämisen esittämällä voimassa olevan toimiluvan ja turvallisuustodistuksen tai näiden virallisesti oikeaksi todistetut jäljennökset taikka millä muulla tavoin tahansa.
- 2 § Kuljettajan on ilmoitettava infrastruktuurihallinnolle jokainen tapahtuma, joka voisi vaikuttaa hänen toimilupansa, turvallisuustodistustensa tai muiden todisteiden voimassaoloon.
- 3 § Infrastruktuurihallinto voi vaatia kuljettajaa osoittamaan, että tämä on ottanut riittävän vastuuvakuutuksen tai ryhtynyt vastaaviin toimenpiteisiin kaikkien niiden vaateiden kattamiseksi, jotka voivat syntyä perusteesta riippumatta 9– 21 artiklan nojalla. Kuljettajan on osoitettava vastuuvakuutuksen tai vastaavien toimenpiteiden jatkuminen vuosittain asianmukaisesti laaditulla vahvistuksella; muutokset on ennen niiden voimaantuloa ilmoitettava infrastruktuurihallinnolle.
- 4 § Sopimuspuolten on ilmoitettava toisilleen tapahtumat, jotka voisivat estää niiden välillä solmitun sopimuksen toimeenpanon.

7 artikla

Sopimuksen voimassaoloaika

- 1 § Käyttö sopimus voidaan solmia määräajaksi tai määräämättömäksi ajaksi.
- 2 § Infrastruktuurihallinto voi irtisanoa sopimuksen välittömästi, jos
- a) kuljettajalla ei ole enää oikeutta harjoittaa rautatieliikennettä,
 - b) käytettävä henkilökunta ja kulkuneuvot eivät enää täytä turvallisuusvaatimuksia,
 - c) kuljettaja ei ole suorittanut maksuja
1. kahtena perättäisenä eräpäivänä ja maksamaton summa ylittää yhden kuukauden käyttömaksun tai
2. kahta perättäistä eräpäivää pitemmältä ajalta ja maksamaton summa ylittää kahden kuukauden käyttömaksun;
- d) kuljettaja on vakavasti laiminlyönyt jotakin 6 artiklan 2 ja 3 §:n mukaista erityis-

velvollisuuttaan.

- 3 § Kuljettaja voi irtisanoa käyttösopimuksen välittömästi, jos infrastruktuurihallinto menettää oikeutensa hallinnoida infrastruktuuria.
- 4 § Kumpikin sopimuspuoli voi irtisanoa sopimuksen välittömästi toisen osapuolen laiminlyödessä vakavasti jotakin sille kuuluvaa oleellista velvollisuutta, mikäli tämä velvollisuus koskee henkilöiden ja tavaroiden turvallisuutta; osapuolet voivat sopia tämän oikeuden käyttötavoista.
- 5 § Sopimuspuoli, jonka syytä käyttösopimuksen irtisanominen on, vastaa toiselle sopimuspuolelle tästä aiheutuvasta vahingosta paitsi, jos se osoittaa, ettei vahinko ole aiheutunut sen syystä.
- 6 § Sopimuspuolet voivat tehdä 2 §:n c ja d kohdasta sekä 5 §:stä poikkeavia sopimuksia.

III osa Vastuu

8 artikla

Infrastruktuurihallinnon vastuu

- 1 § Infrastruktuurihallinto vastaa seuraavista vahingoista, jotka aiheutuvat kuljettajalle tai hänen avustajilleen infrastruktuurin käytön aikana infrastruktuurista johtuvasta syystä:
- a) henkilövahingot (kuolema, loukkaantuminen tai muu fyysisen tai henkisen koskemattomuuden loukkaaminen),
 - b) esinevahingot (irtainten ja kiinteiden esineiden tuhoutuminen tai vahingoittuminen),
 - c) omaisuusvahingot, jotka johtuvat siitä, että kuljettajan on suoritettava yhtenäisten oikeussäännösten CIV tai yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisia vahingonkorvauksia.
- 2 § Infrastruktuurihallinto on tästä vastuusta vapaa
- a) henkilövahinkojen osalta sekä sellaisten omaisuusvahinkojen osalta, jotka johtuvat siitä, että kuljettajan on suoritettava yhtenäisten oikeussäännösten CIV mukaisia vahingonkorvauksia,
1. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu radanpidosta riippumattomista seikoista, joita infrastruktuurihallinto ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia,
 2. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma on vahingon kohteeksi joutuneen henkilön syytä,

3. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu kolmannen henkilön käyttämisestä, jota infrastruktuurihallinto ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia;

b) esinevahinkojen osalta sekä sellaisten omaisuusvahinkojen osalta, jotka johtuvat siitä, että kuljettajan on suoritettava yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisia vahingonkorvauksia, jos vahinko on aiheutunut kuljettajan syystä tai kuljettajan ohjeesta, johon infrastruktuurihallinto ei ole syyppää, tai seikoista, joita infrastruktuurihallinto ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia.

3 § Jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä eikä infrastruktuurihallinto tästä huolimatta ole kokonaan vapaa 2 §:n a kohdan mukaisesta vastuustaan, se vastaa näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä määrätyn rajoituksen kaikista, ottaen huomioon mahdolliset takautumisoikeutensa kolmanteen henkilöön nähden.

4 § Sopimuspuolet voivat sopia siitä, vastaako infrastruktuurihallinto ja missä määrin vahingoista, jotka aiheutuvat kuljettajalle myöhästymisestä tai liikennehäiriöistä.

9 artikla

Kuljettajan vastuu

1 § Kuljettaja vastaa

a) henkilövahingoista (kuolema, loukkaantuminen tai muu fyysisen tai henkisen koskemattomuuden loukkaaminen),

b) esinevahingoista (kiinteiden ja irtainten esineiden tuhoutuminen tai vahingoittuminen),

jotka kuljettajan käyttämät kuljetusvälineet tai kuljettamat henkilöt tai tavarat ovat infrastruktuurin käytön yhteydessä aiheuttaneet infrastruktuurihallinnolle tai sen avustajille.

2 § Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa

a) henkilövahinkojen osalta

1. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu liikenteestä riippumattomista syistä, joita kuljettaja tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia,

2. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma on vahingon kohteeksi joutuneen henkilön syytä,

3. jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä, jota kuljettaja tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia;

b) esinevahinkojen osalta, jos vahinko on aiheutunut infrastruktuurihallinnon syystä

tai infrastruktuurihallinnon ohjeesta, johon kuljettaja ei ole syyppää, tai seikoista, joita kuljettaja ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia.

- 3 § Jos vahingon aiheuttanut tapahtuma johtuu kolmannen henkilön syystä eikä kuljettaja tästä huolimatta ole kokonaan vapaa 2 §:n a kohdan mukaisesta vastuustaan, kuljettaja vastaa näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä määrätyn rajoituksen kaikesta, ottaen huomioon mahdolliset takautumisoikeutensa kolmanteen nähden.
- 4 § Sopimuspuolet voivat sopia siitä, vastaako kuljettaja ja missä määrin vahingoista, jotka aiheutuvat infrastruktuurihallinnolle liikennehäiriöistä.

10 artikla

Syiden yhteisvaikutus

- 1 § Jos infrastruktuurihallinnon vastuulla olevat syyt ja kuljettajan vastuulla olevat syyt ovat vaikuttaneet yhdessä, kumpikin sopimuspuoli vastaa vain siinä määrin kuin 8 tai 9 artiklan mukaisesti heidän vastuullaan oleva seikka on vaikuttanut vahingon syntymiseen. Ellei voida todeta, missä määrin kulloinenkin syy on vaikuttanut vahingon syntymiseen, kumpikin sopimuspuoli kantaa kärsimänsä vahingon itse.
- 2 § Tämän artiklan 1 § on voimassa vastaavasti, jos infrastruktuurihallinnon vastuulla olevat syyt sekä usean, samaa infrastruktuuria käyttävän kuljettajan vastuulla olevat syyt ovat vaikuttaneet yhdessä.
- 3 § 9 artiklan mukaisissa vahingoissa 1 §:n ensimmäinen lause on voimassa vastaavasti, jos usean, samaa infrastruktuuria käyttävän kuljettajan vastuulla olevat syyt ovat vaikuttaneet yhdessä. Ellei voida todeta, missä määrin kulloinenkin syy on vaikuttanut vahingon syntymiseen, kuljettajat vastaavat infrastruktuurihallinnolle yhtä suurin osuuksin.

11 artikla

Vahingonkorvaus kuolemantapauksessa

- 1 § Kuolemantapauksessa vahingonkorvaus käsittää:
- a) kuolemasta aiheutuvat välttämättömät kustannukset, erityisesti ruumiin kuljetuksesta ja hautauksesta johtuvat;
- b) ellei kuolema ole seurannut välittömästi, 12 artiklassa määrätyn korvauksen.
- 2 § Jos kuoleman johdosta henkilöt, joita surmansa saanut lain nojalla oli tai olisi ollut tulevaisuudessa velvollinen elättämään, menettävät toimeentulonsa, on myös tämän menetys korvattava. Sellaisten henkilöiden vahingonkorvausvaateet, joita surmansa saanut on elättänyt lain häntä siihen velvoittamatta, ratkaistaan kotimaan oikeuden mukaan.

12 artikla

Vahingonkorvaus loukkaantumistapauksessa

Jos henkilö on saanut ruumiinvamman tai hänen fyysistä tai henkistä koskemattomuuttaan on muuten loukattu, vahingonkorvaus käsittää:

- a) korvauksen välttämättömistä kuluista, erityisesti hoidosta ja kuljetuksesta;
- b) korvauksen joko täydellisestä tai osittaisesta työkyvyttömyydestä tai tarpeiden lisääntymisestä aiheutuneesta haitasta.

13 artikla

Muiden henkilövahinkojen korvaaminen

Kotimaan oikeuden mukaan ratkaistaan, onko ja missä määrin infrastruktuurihallinnon tai kuljettajan suoritettava korvausta muusta kuin 11 ja 12 artiklassa tarkoitetuista vahingoista.

14 artikla

Vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa

- 1 § Edellä 11 artiklan 2 §:ssä ja 12 artiklan b kohdassa tarkoitettu vahingonkorvaus on suoritettava kertakaikkisen pääoman muodossa. Jos kuitenkin kotimaan oikeuden mukaan elinkoron maksaminen on sallittu, korvaus suoritetaan tässä muodossa, jos loukkaantunut tai 11 artiklan 2 §:ssä tarkoitettut oikeudenomistajat sitä pyytävät.
- 2 § Tämän artiklan 1 §:n nojalla maksettavan vahingonkorvauksen suuruus määrätään kotimaan oikeuden mukaan. Näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovellettaessa ylärajana on kuitenkin 175 000 laskentayksikköä pääomana tai tätä pääomaa vastaavana elinkorkona jokaista henkilöä kohti siinä tapauksessa, että tämä raja kotimaan oikeuden mukaan on alhaisempi.

15 artikla

Vastuunrajoitusoikeuden menetykset

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitettuja vastuunrajoituksia sekä kotimaan oikeuden säännöksiä, jotka rajoittavat vahingonkorvauksen tiettyyn määrään, ei sovelleta, jos osoitetaan, että vahinko johtuu sen aiheuttajan teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

16 artikla

Korvausmäärän muuntaminen ja korko

- 1 § Jos korvausmäärää laskettaessa on muunnettava ulkomaan valuutassa ilmoitettuja määriä, muuntaminen suoritetaan korvauksen maksupäivänä maksupaikalla voimassa olevan kurssin mukaan.
- 2 § Oikeudenomistaja voi vaatia korvausmäärälle korkoa, joka lasketaan viiden prosentin mukaan vuodessa siitä päivästä, jolloin aloitetaan sovittelumenettely, vedotaan yleissopimuksen V osassa tarkoitettuun välimiesoikeuteen tai pannaan vireille kanne.

17 artikla

Vastuu ydinvahinkotapauksessa

Infrastruktuurihallinto ja kuljettaja ovat vapaat näiden yhtenäisten oikeussäännösten nojalla tulevasta vastuustaan, kun ydintapahtuma on aiheuttanut vahingon ja kun jossakin sopimusvaltiossa voimassa olevien lakien ja määräysten nojalla, jotka koskevat vastuuta ydinenergian alalla, tästä vahingosta on vastuussa asianomaisen haltija tai joku muu häneen verrattava henkilö.

18 artikla

Vastuu avustajista

Infrastruktuurihallinto ja kuljettaja vastaavat avustajistaan.

19 artikla

Muut kanteet

- 1 § Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan infrastruktuurihallintoa tai kuljettajaa vastaan ajaa vahingonkorvauskannetta perusteesta riippumatta vain näissä säännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.
- 2 § Sama koskee kanteita avustajia vastaan, joista infrastruktuurihallinto tai kuljettaja vastaa 18 artiklan mukaisesti.

20 artikla

Prosessisopimukset

Sopimuspuolet voivat sopia ehdoista, joilla ne saattavat voimaan vahingonkorvaus-vaateensa toista sopimuspuolta vastaan tai luopuvat saattamasta niitä voimaan.

IV osa Avustajien kanteet

21 artikla

Kanteet infrastruktuurihallintoa tai kuljettajaa vastaan

- 1 § Kuljettajan avustajat voivat ajaa perusteesta riippumatta vahingonkorvauskanteita infrastruktuurihallintoa vastaan tämän aiheuttamista vahingoista vain näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.
- 2 § Infrastruktuurihallinnon avustajat voivat ajaa perusteesta riippumatta vahingonkorvauskanteita kuljettajaa vastaan tämän aiheuttamista vahingoista vain näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.

V osa Kanteiden toteuttaminen

22 artikla

Sovittelumenettely

Sopimuspuolet voivat sopia riita-asioissa sovittelumenettelystä tai kääntyä yleissopimuksen V osassa mainitun välimiesoikeuden puoleen.

23 artikla

Takautumisoikeus

Kuljettajan yhtenäisten oikeussäännösten CIM tai yhtenäisten oikeussäännösten CIV nojalla suorittaman maksun laillisuutta ei voida kiistää, jos vahingonkorvauksen on vahvistanut tuomioistuin sen jälkeen, kun infrastruktuurihallinnolle on asianmukaisesti annettu haasteessa tieto ja sillä on ollut mahdollisuus esiintyä väliintulijana jutussa.

24 artikla

Laillinen tuomioistuin

- 1 § Näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaiset kanteet voidaan panna vireille jonkin jäsenvaltion tuomioistuimessa, jonka osapuolet määräävät sopimuksella.
- 2 § Elleivät osapuolet ole toisin sopineet, laillisia tuomioistuimia ovat sen jäsenvaltion tuomioistuimet, jossa infrastruktuurihallinnolla on kotipaikkansa.

25 artikla

Vaateen vanhentuminen

- 1 § Näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaiset vaateet vanhentuvat kolmessa vuodessa.
- 2 § Vanhentumisaika alkaa siitä päivästä, jolloin vahinko on tapahtunut.
- 3 § Kuolemantapauksissa vahingonkorvausvaateet vanhentuvat kolmessa vuodessa ensimmäisestä kuolemaa seuraavasta päivästä lukien, kuitenkin viimeistään viidessä vuodessa ensimmäisestä vahingon aiheuttanutta tapahtumaa seuraavasta päivästä lukien.
- 4 § Vastuussa olevaksi katsottu henkilö voi nostaa takautumiskanteen myös 1 §:n mukaisen vanhentumisajan jälkeen, mikäli kanne nostetaan sen määräajan kuluessa, joka on voimassa sen valtion lain mukaan, jossa menettely aloitetaan. Kanne saadaan kuitenkin nostaa vähintään 90 päivän kuluttua siitä päivästä, jolloin takautumiskanteen nostanut on tyydyttänyt vaateen tai jolloin hänelle on toimitettu haaste menettelyssä häntä itseään vastaan.
- 5 § Vanhentuminen keskeytyy, kun osapuolet sopivat sovittelumenettelystä tai jättävät asian yleissopimuksen V osassa tarkoitetun välimiesoikeuden ratkaistavaksi.
- 6 § Muilta osin vanhentumisen pysähtymiseen ja keskeytymiseen sovelletaan kotimaan oikeutta.

Yhtenäiset oikeussäännökset kansainväliseen liikenteessä käytettäväksi
tarkoitettun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja
yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä
(APTU – Yleissopimuksen liite F)

Sisällysluettelo

		Sivu
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Käsitteiden määrittely	1
3 artikla	Tarkoitus	2
4 artikla	Teknisten normien ja määräysten laadinta	3
5 artikla	Teknisten normien vahvistaminen	3
6 artikla	Yhtenäisten teknisten määräysten hyväksyminen	3
7 artikla	Hakemusten muoto	4
8 artikla	Tekniset liitteet	4
9 artikla	Ilmoitukset	5
10 artikla	”Teknisen yhtenäisyyden” voimassaolon lakkaaminen	5
11 artikla	Liitteiden etusija	5

Yhtenäiset oikeussäännökset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi
tarkoitettun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja
yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä
(APTU – Yleissopimuksen liite F)

1 artikla

Soveltamisala

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä määrätään menettely kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamiseksi ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymiseksi.

2 artikla

Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä ja niiden liitteissä tarkoitetaan

- a) ”sopimusvaltiolla” jokaista järjestön jäsenvaltiota, joka ei ole tehnyt näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen lauseen mukaista ilmoitusta;
- b) ”kansainvälisellä liikenteellä” rautatiekulkuneuvojen liikennöintiä radoilla vähintään kahden sopimusvaltion alueella;
- c) ”rautatieliikenneyrityksellä” jokaista yksityistä tai julkisoikeudellista yritystä, jolla on oikeus kuljettaa henkilöitä tai tavaraa ja jolla on käytettävissään vetokalusto;
- d) ”infrastruktuurihallinnolla” jokaista yritystä tai viranomaista, joka hallinnoi rautatieinfrastruktuuria;
- e) ”rautatiekalustolla” kaikkea rautatiekalustoa, joka on tarkoitettu käytettäväksi kansainvälisessä liikenteessä, erityisesti rautatiekulkuneuvoja ja rautatie-infrastruktuuria;
- f) ”rautatiekulkuneuvolla” jokaista omalla käyttövoimallaan tai ilman omaa käyttövoimaa omilla pyörillään raiteilla liikkuvaa kulkuneuvoa;
- g) ”vetokalustolla” omalla käyttövoimallaan liikkuvia rautatiekulkuneuvoja;
- h) ”tavaravaunulla” tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua rautatiekulkuneuvoa, jolla ei ole omaa käyttövoimaa;
- i) ”matkustajavaunulla” matkustajien kuljetukseen tarkoitettua rautatiekulkuneuvoa, jolla ei ole omaa käyttövoimaa;

- j) ”rautatieinfrastruktuurilla” kaikkia ratoja ja kiinteitä laitteita, mikäli niitä tarvitaan rautatiekulkuneuvojen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta varten;
- k) ”teknisellä normilla” jokaista teknistä määrittelyä, jonka hyväksytty kansallinen tai kansainvälinen standardisoimislaitos on hyväksynyt soveltamiensa menettelyjen mukaisesti; Euroopan yhteisön laatimat tekniset määrittelyt rinnastetaan tekniseen normiin;
- l) ”teknisellä määräyksellä” jokaista rautatiekaluston rakennetta, käyttöä tai kunnossapitoa taikka rautatiekalustoon liittyviä menettelyjä koskevaa sääntöä, joka ei ole tekninen normi;
- m) ”teknisten kysymysten asiantuntijakomissiolle” yleissopimuksen 13 artiklan 1 §:n f kohdan mukaista komissiota.

3 artikla

Tarkoitus

1 § Rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisella ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisellä pyritään

- a) helpottamaan rautatiekulkuneuvojen vapaata liikkumista ja muiden rautatie- laitteiden esteetöntä käyttöä kansainvälisessä liikenteessä;
- b) parantamaan turvallisuutta, luotettavuutta ja käytettävyyttä kansainvälisessä liikenteessä;
- c) ottamaan huomioon ympäristön ja yleisen terveyden vaatimukset.

2 § Teknisiä normeja vahvistettaessa tai yhtenäisiä teknisiä määräyksiä hyväksyttäessä otetaan huomioon vain sellaiset normit ja määräykset, jotka on laadittu kansainvälisellä tasolla.

3 § Mahdollisuuksien mukaan

- a) kansainvälisessä liikenteessä tarvittavien teknisten järjestelmien ja komponenttien keskinäinen yhteensopivuus on varmistettava;
- b) teknisten standardien ja yhtenäisten teknisten määräysten on koskettava kaluston suoritusta; tarvittaessa niiden on sisällettävä vaihtoehtoja.

3

4 artikla

Teknisten normien ja määräysten laadinta

1 § Rautatiekalustoa koskevien teknisten normien ja yhtenäisten teknisten määräysten laadinnasta vastaavat tehtävään toimivaltaiseksi hyväksytyt elimet.

2 § Teollisten tuotteiden ja menetelmien standardisoinnista vastaavat hyväksytyt kansalliset ja kansainväliset standardisoimislaitokset.

5 artikla

Teknisten normien vahvistaminen

1 § Teknisen normin vahvistamista voi hakea:

- a) jokainen sopimusvaltio;
- b) jokainen alueellinen talousyhteisö, jolla on oikeus säätää jäseniään velvoittavia lakeja rautatiekaluston teknisten normien alalla;
- c) jokainen kansallinen tai kansainvälinen standardisoimislaitos, jonka tehtävänä on rautatiealan standardisointi;
- d) jokainen edustava kansainvälinen liitto, jonka jäsenille voimassa olevat rautatiekaluston tekniset normit ovat niiden toiminnan turvallisuuden ja taloudellisuuden vuoksi välttämättömät.

2 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio päättää teknisen normin vahvistamisesta yleissopimuksen 16 ja 20 artiklassa sekä 33 artiklan 6 §:ssä määrätyn menettelyn mukaisesti. Päätökset tulevat voimaan yleissopimuksen 35 artiklan 3 ja 4 §:n mukaisesti.

6 artikla

Yhtenäisten teknisten määräysten hyväksyminen

1 § Yhtenäisen teknisen määräyksen hyväksymistä voi hakea:

- a) jokainen sopimusvaltio;
- b) jokainen alueellinen talousyhteisö, jolla on oikeus säätää jäseniään velvoittavia lakeja rautatiekalustoa koskevien teknisten määräysten alalla,

c) jokainen edustava kansainvälinen liitto, jonka jäsenille voimassa olevat yhtenäiset tekniset määräykset ovat niiden toiminnan turvallisuuden ja taloudellisuuden vuoksi välttämättömät.

2 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio päättää yhtenäisen teknisen määräyksen hyväksymisestä yleissopimuksen 16 ja 20 artiklassa sekä 33 artiklan 6 §:ssä määrätyn menettelyn mukaisesti. Päätökset tulevat voimaan 35 artiklan 3 ja 4 §:n mukaisesti.

7 artikla

Hakemusten muoto

Edellä 5 ja 6 artiklassa mainittujen hakemusten oltava täydelliset, sellaisinaan ymmärrettävät sekä perustellut. Anomukset on laadittava jollakin järjestön työkielellä ja toimitettava pääsihteerille.

8 artikla

Tekniset liitteet

1 § Vahvistetut tekniset normit ja hyväksytyt yhtenäiset tekniset määräykset sisältyvät seuraaviin näiden yhtenäisten oikeussäännösten liitteisiin:

- a) Kaikkia rautatiekulkuneuvoja koskevat tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 1);
- b) Vetokaluston tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 2);
- c) Tavaravaunujen tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 3);
- d) Matkustajavaunujen tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 4);
- e) Muiden kuin f kohdan ratalaitteiden tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 5);
- f) Turvallisuus- ja liikenteenohjausjärjestelmien tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 6);
- g) Tietojärjestelmien tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 7);
- h) Muuta rautatiekalustoa koskevat tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset (liite 8).

2 § Liitteet ovat näiden yhtenäisten oikeussäännösten erottamaton osa. Ne jäsenellään sopimusvaltioiden raidelevyden, aukean tilan ulottuman, sähköistys-

5

järjestelmien sekä turvallisuus- ja liikenteenohjausjärjestelmien ominaispiirteiden mukaan.

3 § Liitteet julkaistaan siinä muodossa, jossa teknisten kysymysten asiantuntija-komissio ne hyväksyy sen jälkeen, kun 3 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyn yleissopimuksen muutos-pöytäkirja on tullut voimaan, saman menettelyn mukaisesti kuin mitä yleissopimuksen 16 ja 20 artiklassa sekä 33 artiklan 6 §:ssä yleissopimuksen liitteiden osalta on määrätty.

9 artikla

Ilmoitukset

1 § Kukin jäsenvaltio voi neljän kuukauden kuluessa siitä päivästä lukien, jolloin pääsihteeri ilmoittaa teknisten kysymysten asiantuntijakomitean päätöksestä, toimittaa pääsihteerille perustellun ilmoituksen siitä, ettei se sovelle vahvistettua teknistä normia tai hyväksyttyä yhtenäistä määräystä alueellaan sijaitsevalla rautatieinfrastruktuurilla eikä tällä infrastruktuurilla tapahtuvaan liikenteeseen tai soveltaa sitä vain osittain.

2 § Sopimusvaltioita, jotka ovat toimittaneet 1 §:n mukaisen ilmoituksen, ei oteta huomioon laskettaessa niiden valtioiden lukumäärää, joiden on esitettävä yleissopimuksen 35 artiklan 4 §:n mukainen muistutus, jotta teknisten kysymysten asiantuntijakomission päätös ei tulisi voimaan.

3 § Valtio, joka on tehnyt 1 §:n mukaisen ilmoituksen, voi milloin tahansa luopua siitä ilmoittamalla pääsihteerille. Luopumisilmoitus tulee voimaan ilmoitusta seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä.

10 artikla

”Teknisen yhtenäisyyden” voimassaolon lakkaaminen

Bernissä 21 päivänä lokakuuta 1882 allekirjoitettu, rautateiden teknistä yhtenäisyyttä koskeva kansainvälinen yleissopimus lakkaa olemasta voimassa, kun teknisten kysymysten asiantuntijakomission 8 artiklan 3 §:n mukaisesti hyväksymät liitteet ovat tulleet voimaan kaikissa mainitun yleissopimuksen vuoden 1938 laitoksen sopimusvaltioissa.

11 artikla

Liitteiden etusija

1 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomission 8 artiklan 3 §:n mukaisesti hyväksymien liitteiden tultua voimaan niiden sisältämällä teknisillä normeilla ja yhtenäisillä teknisillä määräyksillä on sopimusvaltioiden välisissä suhteissa etusija

Bernissä 21 päivänä lokakuuta 1882 allekirjoitetun, rautateiden teknistä yhtenäisyyttä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 1938 laitoksen määräyksiin nähden.

2 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomission 8 artiklan 3 §:n mukaisesti hyväksymien liitteiden tultua voimaan näillä yhtenäisillä oikeussäännöksillä sekä niiden liitteiden sisältämillä tekniset normeilla ja yhtenäisillä teknisillä määräyksillä on sopimusvaltioissa etusija

- a) sopimuksen matkustaja- ja matkatavaravaunujen keskinäisestä käytöstä kansainvälisessä liikenteessä (RIC) sekä
 - b) sopimuksen tavaravaunujen keskinäisestä käytöstä kansainvälisessä liikenteessä (RIV)
- tekniisiin määräyksiin nähden.

Liite 1

Kaikkia rautatiekulkuneuvoja koskevat tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

- A. Raideleveys
 - 1. Normaaliraiteiset rautatiet (raideleveys 1435 mm)
 - 2. Leveäraiteiset rautatiet (venäläinen raideleveys, 1524 mm)
 - 3. Leveäraiteiset rautatiet (irlantilainen raideleveys, 1600 mm)
 - 4. Leveäraiteiset rautatiet (Iberian niemimaan raideleveys, 1688 mm)
 - 5. Muut rautatiet
- B. Aukean tilan ulottuma
 - 1. Manner-Euroopan normaaliraiteiset rautatiet
 - 2. Ison-Britannian normaaliraiteiset rautatiet
 - 3.
- C.

Liite 2

Vetokaluston tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

- A. Sähköistysjärjestelmät
 - 1. Tasavirta 3000 V
 - 2. Tasavirta 1500 V tai vähemmän
 - 3. Vaihtovirta 25 kV / 50 Hz
 - 4. Vaihtovirta 15 kV / 16 2/3 Hz
- B. Turvallisuus- ja liikenteenohjausjärjestelmät
- ...

7

Liite 3

Tavaravaunujen tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

Liite 4

Matkustajavaunujen tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

Liite 5

Ratalaitteiden tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

Liite 6

Turvallisuus- ja liikenteenohjausjärjestelmien tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset

Tietojärjestelmien tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset Liite 7

Muun rautatiekaluston tekniset normit ja yhtenäiset tekniset määräykset Liite 8

* * *

Ensi vaiheessa edellä mainitut liitteet tulevat sisältämään voimassa olevat, kansainvälisesti hyväksytyt normit ja yhtenäiset tekniset määräykset, sellaisina kuin ne tällä hetkellä ovat ”teknisessä yhtenäisyydessä”, RIV- ja RIC-sopimuksissa sekä UIC:n teknisissä määrelehdissä.

Yhtenäiset oikeussäännökset kansainvälisessä liikenteessä
käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä
hyväksymisestä
(ATMF – Yleissopimuksen liite G)

Sisällysluettelo		Sivu
1 artikla	Soveltamisala	1
2 artikla	Käsitteiden määrittely	1
3 artikla	Hyväksyminen kansainväliseen liikenteeseen	2
4 artikla	Menettely	2
5 artikla	Toimivaltainen viranomainen	3
6 artikla	Teknisen hyväksymisen tunnustaminen	3
7 artikla	Kulkuneuvojen rakennemääräykset	3
8 artikla	Muun kaluston rakennemääräykset	4
9 artikla	Käyttömääräykset	4
10 artikla	Tekninen hyväksyminen	5
11 artikla	Todistukset	
12 artikla	Yhtenäiset mallit	7
13 artikla	Tietopankki	7
14 artikla	Merkit ja merkinnät	8
15 artikla	Kunnossapito	8
16 artikla	Onnettomuudet ja vakavat vauriot	9
17 artikla	Kulkuneuvojen pysäyttäminen ja palauttaminen	9
18 artikla	Määräysten noudattamatta jättäminen	10
19 artikla	Erimielisyydet	10

Yhtenäiset oikeussäännökset kansainvälisessä liikenteessä
käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä
hyväksymisestä
(ATMF – Yleissopimuksen liite G)

1 artikla

Soveltamisala

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä määrätään menettely, jolla rautatiekulku-neuvot ja muu rautatiekalusto hyväksytään käyttöön kansainvälisessä liikenteessä.

2 artikla

Käsitteiden määrittely

Näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä tarkoitetaan

- a) ”sopimusvaltiolla” jokaista järjestön jäsenvaltiota, joka ei ole tehnyt näistä yhtenäisistä oikeussäännöksistä yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:n ensimmäisen lauseen mukaista ilmoitusta;
- b) ”kansainvälisellä liikenteellä” rautatiekulkuneuvojen liikennöintiä radoilla vähintään kahden sopimusvaltion alueella;
- c) ”rautatieliikenneyrityksellä” jokaista yksityistä tai julkisoikeudellista yritystä, jolla on oikeus kuljettaa henkilöitä tai tavaraa ja jolla on käytettävissään veto-kalusto;
- d) ”infrastruktuurihallinnolla” jokaista yritystä tai viranomaista, joka hallinnoi rautatieinfrastruktuuria;
- e) ”haltijalla” sitä, joka omistajana tai muuten määräysoikeuden omaavana käyttää rautatiekulkuneuvoa kuljetusvälineenä pysyvästi taloudellisesti hyväkseen;
- f) ”teknisellä hyväksymisellä” toimivaltaisen viranomaisen suorittamaa menettelyä rautatiekulkuneuvon tai muun rautatiekaluston hyväksymiseksi käyttöön kansainvälisessä liikenteessä;
- g) ”rakennetyyppihyväksynnällä” toimivaltaisen viranomaisen suorittamaa, jotakin rautatiekulkuneuvon rakennetyyppejä koskevaa menettelyä, jolla myönnetään oikeus käyttöluvan myöntämiseen kyseisen rakennetyypin mukaisille rautatiekulkuneuvoille yksinkertaistellulla menettelyllä;
- h) ”käyttöluvalla” toimivaltaisen viranomaisen jokaiselle yksittäiselle rautatiekulkuneuvolle myöntämää oikeutta liikennöidä kansainvälisessä liikenteessä;
 - i) ”rautatiekulkuneuvolla” jokaista omalla käyttövoimallaan tai ilman omaa käyttövoimaa omilla pyörillään raiteilla liikkuvaa kulkuneuvoa;

- j) ”muulla rautatiekalustolla” kaikkea muuta kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettua rautatiekalustoa kuin rautatiekulkuneuvoja;
- k) ”teknisten kysymysten asiantuntijakomissiolla” yleissopimuksen 13 artiklan 1 §:n f kohdassa mainittua komissiota.

3 artikla

Hyväksyminen kansainväliseen liikenteeseen

1 § Jokaisen rautatiekulkuneuvon on oltava hyväksytty näiden yhtenäisten oikeus-säännösten mukaisesti, jotta sitä voitaisiin käyttää kansainvälisessä liikenteessä.

2 § Teknisen hyväksymisen tarkoituksena on todeta, täyttävätkö rautatiekulkuneuvot seuraavat määräykset:

- a) yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden rakennemääräykset,
- b) RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräykset;
- c) 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hyväksymisen erityisehdot.

3 § Muun rautatiekaluston sekä rautatiekulkuneuvojen ja muun rautatiekaluston yksittäisten rakenneosien teknisen hyväksymisen osalta 1 ja 2 §:ää sekä seuraavia artikloita sovelletaan vastaavasti.

4 artikla

Menettely

1 § Tekninen hyväksyminen tapahtuu

- a) joko yhdessä vaiheessa myöntämällä käyttöluja tietyille yksittäiselle rautatiekulkuneuvolle
- b) tai kahdessa vaiheessa myöntämällä
 1. rakennetyyppi hyväksyntä tietyille rautatiekulkuneuvotyypille
 2. ja käyttöluja tämän rakennetyypin mukaisille yksittäisille kulkuneuvoille yksinkertaistetulla menettelyllä, jolla vahvistetaan niiden yhdenmukaisuus kyseisen rakennetyypin kanssa.

2 § Tämä säännös ei vaikuta 10 artiklan soveltamiseen.

5 artikla

Toimivaltainen viranomainen

1 § Rautatiekulkuneuvojen ja muun rautatiekaluston hyväksymisestä käyttöön kansainvälisessä liikenteessä vastaavat ne kansalliset tai kansainväliset viranomaiset, jotka kunkin sopimusvaltion lakien ja määräysten mukaan ovat toimivaltaisia tässä asiassa.

2 § Edellä 1 §:ssä mainitut viranomaiset voivat siirtää teknisen hyväksymisen sopiviksi tunnustettujen laitosten tehtäväksi edellyttäen, että ne valvovat näitä laitoksia. Teknistä hyväksymistä ei saa siirtää muut rautatieliikenne-yritykset poissulkien vain yhden rautatieliikenneyrityksen tehtäväksi. Sitä ei myöskään saa siirtää sellaiselle infrastruktuurihallinnolle, joka suoraan tai epäsuorasti osallistuu rautatiekaluston valmistukseen.

6 artikla

Teknisen hyväksymisen tunnustaminen

Kun jonkin sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen myöntää rakennetyyppi-hyväksynnän tai käyttöluvan näiden yhteisten oikeussäännösten mukaisesti, muiden sopimusvaltioiden viranomaiset, rautatieliikenneyritykset ja infrastruktuurihallinnot hyväksyvät ne sekä niistä laaditut todistukset ilman uutta tarkastusta ja teknistä hyväksymistä liikennettä ja käyttöä varten valtionsa alueella.

7 artikla

Kulkuneuvojen rakennemääräykset

1 § Voidakseen tulla hyväksytyksi käyttöön kansainvälisessä liikenteessä rautatiekulkuneuvojen on täytettävä seuraavat määräykset:

- a) yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden rakennemääräykset,
- b) RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräykset.

2 § Ellei yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteissä toisin määrätä, tekninen hyväksyminen perustuu yleisesti hyväksytyihin tekniikan sääntöihin. Vaikka teknisiä normeja ei olisikaan vahvistettu yhtenäisissä oikeussäännöksissä APTU määrätyn menettelyn mukaisesti, ne katsotaan todisteeksi siitä, että normiin sisältyvä ammattitietous edustaa yleisesti hyväksyttyä tekniikan sääntöä.

3 § Teknisen kehityksen mahdollistamiseksi voidaan yleisesti hyväksytyistä tekniikan säännöistä ja yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden rakennemääräyksistä poiketa, jos osoitetaan, että voidaan edelleen taata

- a) vähintään sama turvallisuustaso kuin kyseisiä sääntöjä ja määräyksiä noudatettaessa sekä
- c) keskinäinen yhteensopivuus.

4 § Jos jokin sopimusvaltio aikoo hyväksyä rautatiekulkuneuvon 2 tai 3 §:n mukaisesti, sen on viipymättä ilmoitettava tästä järjestön pääsihteerille. Pääsihteeri ilmoittaa asiasta muille sopimusvaltioille. Kuukauden kuluessa pääsihteerin ilmoituksen saamisesta mikä tahansa sopimusvaltio voi vaatia teknisten kysymysten asiantuntijakomission koolle kutsumista tarkistamaan, ovatko edellytykset 2 tai 3 §:n soveltamiselle olemassa. Komissio tekee päätöksensä kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin pääsihteeri on vastaanottanut vaatimuksen komission koolle kutsumisesta.

8 artikla

Muun kaluston rakennemääräykset

1 § Voidakseen tulla hyväksytyksi käyttöön kansainvälisessä liikenteessä muun rautatiekaluston on täytettävä yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden rakennemääräykset.

2 § 7 artiklan 2 – 4 § on voimassa vastaavasti.

3 § Sopimusvaltioiden velvollisuudet, jotka johtuvat 31 päivänä toukokuuta 1985 tehdystä Eurooppalaisesta sopimuksesta tärkeistä kansainvälisistä rautatie-liikenneyhteyksistä (AGC) sekä 1 päivänä helmikuuta 1991 tehdystä Eurooppalaisesta sopimuksesta tärkeistä kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten reiteistä ja laitteistoista (AGTC), jos sopimusvaltiot ovat myös näiden sopimusten osapuolia, pysyvät muuttumattomina.

9 artikla

Käyttömääräykset

1 § Rautatieliikenneyritykset, jotka käyttävät kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyjä rautatiekulkuneuvoja, ovat velvolliset noudattamaan yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden määräyksiä kulkuneuvon käytöstä kansainvälisessä liikenteessä.

2 § Sopimusvaltioiden yritykset tai hallinnot, jotka hallinnoivat kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettua ja siihen soveltuvaa infrastruktuuria, mukaan lukien turva- ja liikenteenohjausjärjestelmiä, ovat velvolliset noudattamaan yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden teknisiä määräyksiä sekä jatkuvasti täyttämään ne rakentaessaan ja hallinnoidessaan tällaista infrastruktuuria.

10 artikla

Tekninen hyväksyminen

1 § Tekninen hyväksyminen (rakennetyyppihyväksyntä, käyttö-lupa) myönnetään rautatiekulkuneuvon rakennetyypille tai yksittäiselle rautatiekulkuneuvolle.

2 § Teknistä hyväksymistä voivat hakea:

a) valmistaja,

- b) rautatieliikenneyritys,
- c) kulkuneuvon haltija,
- d) kulkuneuvon omistaja.

Hakemus voidaan esittää jollekin 5 artiklassa mainituista toimivaltaisista viranomaisista joskin sopimusvaltiossa.

3 § Haettaessa käyttö lupaa yksittäisille rautatiekulkuneuvoille yksinkertaistetulla teknisen hyväksymisen menettelyllä (4 artiklan 1 §:n b kohta) hakemukseen on liitettävä 11 artiklan 2 §:n mukaisesti laadittu todistus rakennetyyppi hyväksynnästä sekä sopivalla tavalla todistettava, että kulkuneuvot, joille käyttö lupaa haetaan, ovat hyväksytyt rakennetyypin mukaiset.

4 § Tekninen hyväksyminen on myönnettävä hakijan henkilöön katso-matta.

5 § Tekninen hyväksyminen myönnetään periaatteessa määräämättömäksi ajaksi; se voi olla yleinen tai rajoitettu.

6 § Rakennetyyppi hyväksyntä voidaan peruuttaa, jos rautatiekulkuneuvot, jotka on rakennettu tai on määrä rakentaa kyseisen rakennetyypin mukaan, eivät liike- nteessä enää täytä turvallisuutta, yleistä terveyttä tai ympäristöä koskevia vaatimuksia.

7 § Käyttö lupa voidaan peruuttaa, jos

- a) rautatiekulkuneuvo ei enää täytä yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden raken- nemääräyksiä, 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hyväksymisen erityisehtoja tai RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräyksiä eikä kulkuneuvon haltija määräajan kuluessa noudata toimival- taisen viranomaisen kehotusta korjata puutteet;
- b) 5 §:n mukaisesta rajoitetusta hyväksymisestä johtuvia määräyksiä ja ehtoja ei ole noudatettu.

8 § Rakennetyyppi hyväksynnän ja käyttö luvan voi peruuttaa vain sen myöntänyt viranomainen.

9 § Käyttö luvan voimassaolo keskeytyy,

- a) jos yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteissä, 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hy- väksymisen erityisehdoissa tai RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräyksissä määrättyjä rau- tatiekulkuneuvon tarkastuksia ja kunnossapitotöitä ei ole suoritettu;
- b) jos rautatiekulkuneuvo on vakavasti vaurioitunut eikä toimivaltaisen viran- omaisen kehotusta esittää kulkuneuvo tarkastettavaksi ole noudatettu;
- c) jos näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä ja yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden määräyksiä ei ole noudatettu,

d) jos toimivaltainen viranomainen ni in määrää.

10 § Käyttöluvan voimassaolo päättyy, kun rautatiekulkuneuvo poistetaan käytöstä.
Käytöstä poistaminen on ilmoitettava käyttöluvan myöntäneelle viranomaiselle.

11 § Muilta osin teknisessä hyväksymisessä käytettävä menettely määräytyy sen sopimusvaltion kotimaan oikeuden mukaan, jossa teknistä hyväksymistä on haettu.

12 § 1 - 11 §:n määräyksiä sovelletaan vastaavasti kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun muun rautatiekaluston tekniseen hyväksymiseen.

11 artikla

Todistukset

1 § Rakennetyyppihyväksynnästä ja käyttöluvasta annetaan eri asiakirjat: ”rakennetyyppihyväksyntätodistus” ja ”käyttölupatodistus”.

2 § Rakennetyyppihyväksyntätodistus sisältää seuraavat ilmoitukset:

- a) kulkuneuvotyypin valmistaja;
- b) kaikki kulkuneuvotyypin tunnistamiseen tarvittavat tekniset tuntomerkit;
- c) tarvittaessa erityiset liikennöintiehdot, joiden nojalla kulkuneuvotyyppi ja sen mukaiset rautatiekulkuneuvot saavat liikennöidä.

3 § Todistus käyttöluvasta sisältää seuraavat ilmoitukset:

- a) rautatiekulkuneuvon haltija;
- b) kaikki rautatiekulkuneuvon tunnistamiseen tarvittavat tekniset tuntomerkit; tähän riittää myös viittaus rakennetyyppihyväksyntätodistukseen;
- c) tarvittaessa erityiset liikennöintiehdot, joiden nojalla rautatiekulkuneuvo saa liikennöidä;
- d) tarvittaessa käyttöluvan voimassaoloaika;
- e) yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteissä, 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hyväksymisen erityisehtoissa tai RIDin liitteen rakenne- ja varuste-määräyksissä määrätyt rautatiekulkuneuvon tarkastukset sekä muut sen yksittäisille rakenneosille ja tietyille teknisille laitteille määrätyt tarkastukset.

4 § Todistukset on painettava vähintään kahdella kielellä, joista ainakin toisen on on oltava jokin järjestön työkielistä.

12 artikla

Yhtenäiset mallit

1 § Järjestö määrää yhtenäiset mallit ”rakennetyyppihyväksyntätodistukselle” ja ”käyttöluopatodistukselle”. Mallit laatii ja hyväksyy teknisten kysymysten asiantuntijakomissio.

2 § Yleissopimuksen 35 artiklan 1 sekä 3 – 5 §:ää sovelletaan vastaavasti.

13 artikla

Tietopankki

1 § Kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyistä rautatiekulkuneuvoista perustetaan tietopankki, jonka ylläpidosta vastaa järjestö.

2 § Toimivaltaiset viranomaiset tai tarvittaessa laitokset, joille ne ovat siirtäneet käyttöluopien myöntämisen, toimittavat järjestölle viipymättä näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä mainittua tarkoitusta varten tarpeelliset tiedot kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyistä rautatiekulkuneuvoista. Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio määrää, mitkä tiedot ovat tarpeellisia. Vain nämä tiedot tallennetaan tietopankkiin. Käytöstä poistamiset, viranomaisten määräämät pysäyttämiset, käyttöluopien peruuttamiset ja kulkuneuvolle suoritettavat muutokset, jotka poikkeavat hyväksytystä rakennetyypistä, on kaikissa tapauksissa ilmoitettava järjestölle.

3 § Tietopankkiin tallennetut tiedot ovat vain ensinäkemätodiste rautatiekulkuneuvon teknisestä hyväksymisestä.

4 § Tallennettuja tietoja saavat käyttää seuraavat:

- a) sopimusvaltiot,
- b) kansainvälistä liikennettä harjoittavat rautatieliikenneyritykset, joiden kotipaikka on jossakin sopimusvaltiossa,
- c) infrastruktuurihallinnot, joiden kotipaikka on jossakin sopimusvaltiossa, jonka infrastruktuurilla harjoitetaan kansainvälistä liikennettä.
- d) rautatiekulkuneuvojen valmistajat kulkuneuvojensa osalta,
- e) rautatiekulkuneuvojen haltijat kulkuneuvojensa osalta.

5 § Se, mitkä tiedot 4 §:ssä mainitut saavat käyttöönsä ja millä ehdoin, määrätään näiden yhtenäisten oikeussäännösten liitteessä. Tämä liite on näiden yhtenäisten oikeussäännösten erottamaton osa. Se sisältää säännökset, joista tarkistuskomissio päättää yleissopimuksen 16 ja 17 artiklassa sekä 33 artiklan 4 §:ssä liitteiden muutoksista määrätyn menettelyn mukaisesti.

14 artikla

Merkit ja merkinnät

1 § Kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyissä rautatiekulkuneuvoissa on oltava seuraavat merkit ja merkinnät:

- a) merkki, joka osoittaa, että kulkuneuvo on hyväksytty kansainväliseen liikenteeseen näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti, sekä
- b) muut merkit ja merkinnät, jotka on määrätty yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteissä.

2 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio määrää 1 §:n a kohdassa mainitun merkin sekä siirtymäajat, joiden kuluessa kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyissä kulkuneuvoissa saa vielä olla poikkeavat merkit ja merkinnät.

3 § Yleissopimuksen 35 artiklan 1 sekä 3 – 5 §:ää sovelletaan vastaavasti.

15 artikla

Kunnossapito

1 § Rautatiekulkuneuvot ja muu rautatiekalusto on pidettävä sellaisessa kunnossa, etteivät ne millään tavoin vaaranna liikenneturvallisuutta eivätkä vahingoita ympäristöä eikä yleistä terveyttä käytettäessä niitä kansainvälisessä liikenteessä. Tätä varten rautatiekulkuneuvoille on suoritettava yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteissä, 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hyväksymisen erityisehdoissa tai RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräyksissä määrätty tarkastukset ja kunnossapitotyöt.

2 § Yritysten ja konepajojen, jotka suorittavat kunnossapito- ja korjaustyöt, on oltava sopimusvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä.

16 artikla

Onnettomuudet ja vakavat vauriot

1 § Jos rautatiekulkuneuvolle sattuu onnettomuus tai vakava vaurio, ovat infrastruktuurihallinnot, tarvittaessa yhdessä kulkuneuvon haltijan sekä asianomaisten rautatieliikenneyritysten kanssa, velvolliset

- a) viipymättä ryhtymään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle ja yleiselle terveydelle aiheutuvien haittojen estämiseksi sekä
- b) selvittämään onnettomuuden tai vakavan vaurion syyt.

2 § Kulkuneuvo katsotaan vakavasti vaurioituneeksi, ellei sitä voida yksinkertaisin toimenpitein korjata siten, että se pystyy kulkemaan junaan liitettynä omilla pyörillään vaarantamatta liikennettä.

3 § Onnettomuudet ja vakavat vauriot on viipymättä ilmoitettava viranomaiselle, joka on myöntänyt vaurioituneelle kulkuneuvolle käyttöluvan. Tämä viranomainen voi vaatia vaurioituneen, mahdollisesti jo korjatun kulkuneuvon esittämistä tarkastettavaksi myönnetyn käyttöluvan voimassaolon tarkistamiseksi. Tarvittaessa käyttöluvan myöntämismenettely on suoritettava uudelleen.

4 § Sopimusvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ilmoittavat järjestölle kansainvälisessä liikenteessä sattuneiden onnettomuuksien ja vakavien vaurioiden syyt. Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi jonkin sopimusvaltion pyynnöstä tutkia kansainvälisessä liikenteessä sattuneiden vakavien onnettomuuksien syitä yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteisiin sisältyvien rautatiekulkuneuvojen ja muun rautatiekaluston rakenne- ja käyttömääräysten mahdollista edelleen kehittämistä silmällä pitäen.

17 artikla

Kulkuneuvojen pysäyttäminen ja palauttaminen

Edellä 5 artiklassa mainittu toimivaltainen viranomainen, toinen rautatieliikenneyritys tai infrastruktuurihallinto ei saa palauttaa eikä pysäyttää rautatiekulkuneuvoja, jos näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä, yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden määräyksiä, 7 artiklan 2 tai 3 §:n mukaisen hyväksymisen erityisehtoja sekä RIDin liitteen rakenne- ja varustemääräyksiä on noudatettu.

18 artikla

Määräysten noudattamatta jättäminen

1 § Tämän artiklan 2 §:n sekä 10 artiklan 9 §:n c kohdan tapauksia lukuun ottamatta näiden oikeussäännösten sekä yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden määräysten noudattamatta jättämisestä aiheutuvat seuraamukset ratkaistaan sen sopimusvaltion kansallisen oikeuden mukaan, jonka toimi- valtainen viranomainen on käyttöluvan myöntänyt, konfliktisäännökset mukaan luettuna.

2 § Näiden yhtenäisten oikeussäännösten sekä yhtenäisten oikeussäännösten APTU liitteiden määräysten noudattamatta jättämisestä aiheutuvat siviili- ja rikosoikeudelliset seuraamukset ratkaistaan infrastruktuurin osalta sen sopimusvaltion kansallisen oikeuden mukaan, jossa infrastruktuurihallinnolla on kotipaikkansa, konfliktisäännökset mukaan luettuna.

19 artikla

Erimielisyydet

Kaksi tai useampi jäsenvaltio voi esittää kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettujen rautatiekulkuneuvojen ja muun rautatiekaluston teknistä hyväksymistä koskevat erimielisyydet teknisten kysymysten asiantuntijakomission ratkaistaviksi, ellei niitä ole voitu ratkaista neuvotteluteitse. Tällaiset erimielisyydet voidaan yleissopimuksen V osassa määrätyn menettelyn mukaisesti alistaa myös välimiesoikeuden ratkaistaviksi.