

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΟΤΙΦ

Ο Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) αποτελεί ένα Διακρατικό Οργανισμό που ιδρύθηκε στη Βέρνη και αριθμεί περίπου 42 κράτη - μέλη από την Ευρώπη, Ασία και Βόρεια Αφρική.

Σκοπός του ΟΤΙΦ, όπως προκύπτει από το βασικό κείμενο που τον διέπει, δηλαδή τη σύμβαση για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές της 9.5.1980, είναι η κατάρτιση ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η χώρα μας έγινε μέλος της Σύμβασης αυτής το 1986.

Το νομικό καθεστώς που διέπει τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές εμπεριέχει Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τη Σύμβαση της Διεθνούς Μεταφοράς Επιβατών και Αποσκευών (CIV), τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τη Σύμβαση της Διεθνούς Μεταφοράς Εμπορευμάτων (CIM), οι οποίοι μαζί με τα Παραρτήματά τους {Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων (RID), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Ιδιωτικών Βαγονιών (RIP), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων (RICO), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Δεμάτων Εξπρές (RIEX) - ο τελευταίος έχει καταργηθεί σήμερα} αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της Σύμβασης.

Η Σύμβαση αυτή, ρυθμίζει τις σχέσεις τόσο μεταξύ των σιδηροδρόμων και των χρηστών του σιδηροδρόμου, όσο και τις σχέσεις των σιδηροδρόμων μεταξύ τους.

Ο ρόλος, η δομή και οι δραστηριότητες του ΟΤΙΦ καθορίζονται από την παραπάνω Σύμβαση και η λειτουργία του διασφαλίζεται από πέντε όργανα:

- Γενική Συνέλευση: Αποτελεί το κύριο όργανο και εκπροσωπούνται όλα τα κράτη - μέλη
- Διοικητική Επιτροπή: Όργανο που επιτελεί διοικητικές λειτουργίες και απαρτίζεται από εκπροσώπους 12 κρατών - μελών
- Επιτροπή Εμπειρογνομόνων: Αρμόδια για τα θέματα Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων και τεχνικά θέματα
- Κεντρικό Γραφείο (OTIF): Το Κεντρικό Γραφείο έχει την επιμέλεια των θεμάτων γραμματικής υποστήριξης του ΟΤΙΦ, αλλά ουσιαστικά αποτελεί τον κινητήριο μοχλό του
- Αναθεωρητική Επιτροπή: Αρμόδια για θέματα αναθεώρησης της Σύμβασης.

Η παραπάνω Σύμβαση τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του VILNIUS την 3.6.1999, ονομάζεται επίσης COTIF 1999 και βρίσκεται στη διαδικασία επικύρωσης από τα συμβαλλόμενα μέρη. Η χώρα μας υποχρεούται να επικυρώσει το πρωτόκολλο.

Οι βασικοί λόγοι τροποποίησης της Σύμβασης ήταν:

- Η ανάπτυξη της Κοινοτικής Νομοθεσίας σε θέματα όπως η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, η οδηγία για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, η μεταφορά επικινδύνων υλικών κ.λπ..

- Η αναγκαιότητα ανάπτυξης της COTIF 1980 κυρίως όσον αφορά τους ενιαίους νομικούς κανόνες CIV και CIM,

- Το γεγονός ότι η ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων απαιτεί τη μετατροπή του RID σε ένα καθεστώς δημόσιου δικαίου (συμβάσεων σχετικών με τον Κανονισμό που αφορά τις Διεθνείς Μεταφορές για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών με σιδηρόδρομο).

- Το γεγονός ότι πολιτικές, οικονομικές και νομικές αλλαγές επήλθαν σε μεγάλο αριθμό κρατών - μελών της Σύμβασης που απαιτούν τη θέσπιση και ανάπτυξη ενιαίων κανόνων που να καλύπτουν και άλλους τομείς που είναι σημαντικοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά (συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πρότυπων που αφορούν την καταχώρηση και την τεχνική αποδοχή/έγκριση τύπου του σιδηροδρομικού υλικού στη βάση της αμοιβαίας αναγνώρισης).

- Η ανάγκη καθορισμού σχέσεων μεταξύ κατόχων τροχαίου υλικού και διαχειριστών υποδομής και

- Η βεβαιότητα ότι το συμφέρον των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών και ο εκσυγχρονισμός των πολυμερών συμβάσεων που υφίστανται στον τομέα απαιτεί να είναι ενιαίοι και ενσωματωμένοι στη Σύμβαση.

Αποτέλεσμα του σκεπτικού αυτού είναι το Πρωτόκολλο του Vilnius, που είναι μια αρκετά βελτιωμένη Σύμβαση με επτά νέα Παραρτήματα.

Τα Παραρτήματα αυτά είναι:

• Α. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών CIV.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Κατ' αρχήν, η εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων είναι ανεξάρτητη από το σύστημα εγγεγραμμένων γραμμών.

Στο μέλλον, η διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά θα εκλαμβάνεται ως συναινετική σύμβαση (formal contract), όπως στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών σύμφωνα με τη Σύμβαση της Αθήνας (1974) και τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη μεγαλύτερη συμβατική ελευθερία (υποχρέωση μεταφοράς, υποχρεωτικά κόμιστρα).

Αυξάνουν τα ποσά που αφορούν την ευθύνη του μεταφορέα (με εξαίρεση την απώλεια και βλάβη των μεταφερόμενων οδικών οχημάτων).

Καθορίζεται η έννοια του υποκαθιστώντος μεταφορέα ακολουθώντας το παράδειγμα της Σύμβασης της Αθήνας (1974).

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος ως προς τον πελάτη ακόμη και στην περίπτωση ζημιών που το αίτιο γι' αυτές ευρίσκεται εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του διαχειριστή της υποδομής.

Προβλέπονται διατάξεις για αυστηρή και αντικειμενική ευθύνη εκ μέρους του μεταφορέα στις περιπτώσεις ακύρωσης τρενών, καθυστέρησης ή ανταποκρίσεων με πολύ λίγες περιπτώσεις εξαιρέσεων από αυτή την ευθύνη.

• Β. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων CIM.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Κατ' αρχήν, η εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων είναι ανεξάρτητοι από το σύστημα εγγεγραμμένων γραμμών.

Δίδεται η δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης όταν ο τόπος προορισμού ή ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται εντός κράτους - μέλους.

Αυτό επιτρέπει μια απευθείας σύμβαση μεταφοράς σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, για μεταφορές από Ανατολή προς Δύση με κράτη που εφαρμόζουν τη Σύμβαση που αφορά στη Διεθνή Κυκλοφορία Αγαθών με σιδηρόδρομο (SMGS).

Η σύμβαση μεταφοράς θα εκλαμβάνεται ως συναινετική σύμβαση (actual, formal contract), το σιδηροδρομικό έγγραφο μεταφοράς είναι η μόνη επίσημη απόδειξη. Με αυτό το διεθνές δικαίο για τη μεταφορά εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο ακολουθεί τη λύση που εφαρμόζεται στα άλλα μέσα μεταφοράς (CMR, Κανόνες του Αμβούργου, Σύμβαση της Βαρσοβίας).

Επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη μεγαλύτερη συμβατική ελευθερία (υποχρέωση μεταφοράς, υποχρεωτικά κόμιστρα) ειδικότερα σε σχέση με τον καθορισμό του δρομολογίου, τους περιορισμούς των χρόνων παράδοσης και των όρων πληρωμής.

Διατηρείται το μέγιστο ποσό ευθύνης για 17 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα. Ο μεταφορέας μπορεί ωστόσο να επεκτείνει την ευθύνη του στο μέλλον.

Το νομικό καθεστώς του υποκαθιστώντος μεταφορέα ρυθμίζεται ακολουθώντας το παράδειγμα των Κανόνων του Αμβούργου.

Ειδικές διατάξεις εμπεριέχονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM που συμβαδίζουν με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στους Κανονισμούς που αφορούν στους Διεθνείς μεταφορείς ιδιοκτήτες ιδιωτικών βαγονιών (RIP) τόσο για τη μεταφορά εμπορευμάτων όσο και για τη βάση ευθύνης και αποζημίωσης. Αυτές οι ειδικές διατάξεις έχουν εφαρμογή και για τη μεταφορά διατροφικών μεταφορικών μονάδων.

Μειώνεται το πεδίο εξαίρεσης της ευθύνης σε σχέση με τη θαλάσσια - σιδηροδρομική κυκλοφορία και ειδικότερα δεν υπάγεται στις εξαιρέσεις το ναυτικό σφάλμα.

• Γ. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Υλικών RID.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Ο Κανονισμός που αφορά τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Υλικών RID γίνεται παράρτημα της COTIF. Η εφαρμογή των RID δεν εξαρτάται πλέον από την ύπαρξη μίας σύμβασης CIM.

Με το προσάρτημα RID επιτυγχάνεται νομική σαφήνεια με τον καθορισμό των ορισμών και όρων των υποχρεώσεων των συμμετεχόντων στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και υλικών. Στο ίδιο προσάρτημα δημιουργείται η νομική βάση που αφορά τις συμπληρωματικές μεταφορές των θαλάσσιων οδών. Μελλοντικά στο προσάρτημα αυτό θα προστεθούν διοικητικές διαδικασίες, σύμβουλοι ασφάλειας και ενιαίο σύστημα αναφορών

για ατυχήματα ή περιστατικά. Ακόμα θα περιληφθούν νέοι λεπτομερείς κανονισμοί που αφορούν στην μεταφορά χειραποσκευών, αποσκευών και οδικών οχημάτων που μεταφέρονται με σιδηροδρομικά οχήματα.

• Δ. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες που αφορούν συμβόλαιο χρήσης Βαγονιών για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά CUV.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Γίνεται ξεκάθαρη η διαφορά μεταξύ της τεχνικής αποδοχής και της σύμβασης για χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων.

• Ε. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με συμβόλαιο χρήσης της υποδομής για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά CUI.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CUI δεν θίγουν τις διατάξεις του Δημόσιου Δικαίου π.χ. τις διατάξεις των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν την πρόσβαση και περιοριστικά ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ διαχειριστή υποδομής και μεταφορέα, διαφόρων προσώπων (βοηθοί) που χρησιμοποιούν ο διαχειριστής της υποδομής ή ο μεταφορέας.

Τα δικαστήρια των κρατών που έχει την έδρα του ο διαχειριστής της υποδομής είναι αυτά που προσδιορίζονται ότι έχουν την αρμοδιότητα εκδίκασης μιας υπόθεσης, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά στη σύμβαση (litigation agreements).

• ΣΤ. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με την Αξιολόγηση Τεχνικών Προτύπων και της υιοθέτησης Τεχνικών Προδιαγραφών κατάλληλων για το Σιδηροδρομικό Υλικό που χρησιμοποιείται στη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά APTU.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες APTU συνομολογούν τη διαδικασία για επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών διαδικασιών που αφορούν το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη Διεθνή Κυκλοφορία.

Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι υιοθετημένες τεχνικές διαδικασίες θα ενσωματωθούν ως παραρτήματα στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες APTU.

Ο σκοπός των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU είναι να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των τεχνικών συστημάτων και στοιχείων που είναι απαραίτητα στη Διεθνή Σιδηροδρομική Κυκλοφορία.

Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι υιοθετημένοι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες πρέπει να συνεισφέρουν στη διασφάλιση της ασφάλειας και διαθεσιμότητας της Διεθνούς Κυκλοφορίας και πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία.

Η κατάρτιση των τεχνικών προτύπων και ενιαίων τεχνικών διαδικασιών παραμένουν στη δικαιοδοσία των εθνικών και διεθνών οργανισμών τυποποίησης (CEN, CENELEC, ETSI κ.λπ.) ή των διεθνών οργανισμών που ασχολούνται με το σιδηροδρομικό υλικό όπως ο UIC και OSJD.

• Ζ. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες της Τεχνικής Πιστοποίησης του Σιδηροδρομικού Υλικού που χρησιμοποιείται στη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά ΑΤΜΦ.

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες ΑΤΜΦ εισάγουν διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τα σιδηροδρομικά οχήματα και το σιδηροδρομικό υλικό γίνεται αποδεκτό για χρήση στη Διεθνή Κυκλοφορία.

Η τεχνική αποδοχή γίνεται αρμοδιότητα των εθνικών αρχών (ή διεθνών αρχών όπου απαιτείται) σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους - μέλους.

Οι παραπάνω αρχές επιτρέπεται να μεταβιβάζουν τις αρμοδιότητες αυτές σε κατάλληλες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών που έχουν αρμοδιότητα τεχνικής αποδοχής ωστόσο απαγορεύεται η δημιουργία μονοπωλίου προς όφελος εταιρειών που βρίσκονται σε ανταγωνισμό.

Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται είτε με τη χορήγηση αποδοχής προς εκμετάλλευση σε ένα μεμονωμένο όχημα ή χορήγηση (σε δύο στάδια) αποδοχής έγκρισης τύπου για το δεδομένο τύπο κατασκευής που ακολουθείται από χορήγηση αποδοχής προς εκμετάλλευση για όλα τα μεμονωμένα οχήματα της ίδιας κατασκευαστικής σειράς (συμφωνία κατασκευαστικού τύπου) ακολουθώντας απλουστευμένες διαδικασίες.

Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται στη βάση των υιοθετημένων τεχνικών προτύπων και τεχνικών προδιαγραφών που είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων ΑΡΤΥ.

Η τεχνική αποδοχή που χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές κάθε κράτους - μέλους αναγνωρίζεται από τις αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής χωρίς ανάγκη τεχνικού επανελέγχου και τεχνικής αποδοχής εκ νέου.

Η τεχνική αποδοχή θα αποδεικνύεται μέσω πιστοποιητικών που θα σχεδιαστούν σύμφωνα με ενιαία υποδείγματα.

Τα οχήματα δεν θα ακινητοποιούνται ούτε θα απορρίπτονται από αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής άλλων κρατών εκτός εάν στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ΑΤΜΦ, ΑΡΤΥ ή στις διατάξεις τις σχετικές με την κατασκευή ή τον εξοπλισμό του RID δεν αναφέρονται.

Ο ΟΤΙΦ θα δημιουργήσει μια βάση δεδομένων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν έγκριση τεχνικής αποδοχής για Διεθνή Σιδηροδρομική Κυκλοφορία.

2. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΨΗΦΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Σύμφωνα με το άρθρο έκτο του ν. 1593/1986 με τον οποίο κυρώθηκε η ισχύουσα Σύμβαση COTIF 1980:

«Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης COTIF, εφόσον αυτές έχουν αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση του άρθρου 6 της Σύμβασης για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές και σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 2 αυτής, κυρώνονται με Προεδρικό Διάταγμα» και επομένως το «Πρωτόκολλο 1999», εφόσον πρόκειται για απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, θα έπρεπε να κυρωθεί με Προεδρικό Διάταγμα». Η νέα Σύμβαση COTIF 1999 («Πρωτόκολλο 1999») όμως όχι μόνο τροποποιεί

την ισχύουσα Σύμβαση αλλά και εισάγει νέους ενιαίους Νομικούς Κανόνες (συμβόλαια χρήσης υποδομής, συμβόλαια χρήσης οχημάτων, επικύρωση τεχνικών προτύπων και τεχνικών κανόνων, αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού στη διεθνή κυκλοφορία), που συνεπάγεται τροποποίηση διατάξεων του ν. 1593/1986 (π.χ. άρθρο δεύτερο, άρθρο τρίτο, άρθρο έκτο, άρθρο ένατο).

3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο Πρώτο

Περιλαμβάνει το Πρωτόκολλο, την κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο για τις ασυλίες και τα Παραρτήματα που περιγράφονται παραπάνω.

Άρθρο Δεύτερο

Περιγραφή των κειμένων που κυρώνονται με το νόμο αυτόν. Καθορισμός τρόπου κύρωσης των Προσαρτημάτων και συμπληρωματικών διατάξεων.

Άρθρο Τρίτο

Τρόπος κύρωσης τροποποιήσεων της Σύμβασης.

Άρθρο Τέταρτο

Αρμοδιότητα Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων.

Άρθρο Πέμπτο

Καταβολή εισφοράς της Σύμβασης COTIF 1999. Δηλώσεις – Επιφυλάξεις.

Άρθρο Έκτο

Καθορισμός διαδικασίας για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου, όπως π.χ. καθορισμός αρμόδιων αρχών και διαδικασιών για τον ορισμό τους και των αρμοδιοτήτων τους.

Άρθρο Έβδομο

Ισχύς νόμου.

Αθήνα, 21 Δεκεμβρίου 2007

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θ. Μπακογιάννη

Γ. Αλογοσκούφης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Κ. Χατζηδάκης

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 η οποία κυρώθηκε με το ν. 1593/1986 (ΦΕΚ 59 Α'), που υπογράφηκε στο Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, το κείμενο του οποίου σε πρωτότυπο στη γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

Άρθρο δεύτερο

1. Ο όρος «Πρωτόκολλο της 3ης Ιουνίου 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980», καλούμενο ως «Πρωτόκολλο 1999», που αναφέρεται στον παρόντα νόμο, περιλαμβάνει:

α) Τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 με το περιεχόμενο του τροποποιητικού πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999, καλούμενο ως Σύμβαση COTIF της 9ης Μαΐου 1980 με το περιεχόμενο του τροποποιητικού πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999, καλούμενο ως Σύμβαση COTIF 1999,

β) το Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF),

γ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (ENK/CIV) ως Προσάρτημα Α΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

δ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (ENK/CIM) ως Προσάρτημα Β΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

ε) τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID) ως Προσάρτημα Γ΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

στ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUV) ως Προσάρτημα Δ΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

ζ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUI) ως Προσάρτημα Ε΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

η) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (ENK/ARTU) ως Προσάρτημα ΣΤ΄ της Σύμβασης COTIF 1999, και

θ) τους ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ENK/ATMF) ως Προσάρτημα Ζ΄ της Σύμβασης COTIF 1999.

Τα Παραρτήματα των ανωτέρω Προσαρτημάτων της Σύμβασης COTIF 1999 (Προσάρτημα Γ΄, Προσάρτημα ΣΤ΄ και Προσάρτημα Ζ΄), τα οποία θα συνταχθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σε αυτά κυρώνονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Με την ίδια διαδικασία κυρώνονται συμπληρωματικές διατάξεις των παραπάνω Προσαρτημάτων της Σύμβασης COTIF 1999.

4. Οι διατάξεις των ανωτέρω Ενιαίων Νομικών Κανόνων (Προσαρτήματα Α΄, Β΄, Γ΄, Δ΄, Ε΄, ΣΤ΄ και Ζ΄ της Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και τα Παραρτήματα των Προσαρτημάτων Γ΄, ΣΤ΄ και Ζ΄) ισχύουν με την επιφύλαξη των όσων ορίζουν το πρωτογενές και δευτερογενές δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο τρίτο

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999) κυρώνονται και τίθενται σε ισχύ ως εξής:

α) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από τη Γενική Συνέλευση του άρθρου 14 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 33 και 34 αυτής, με προεδρικό διάταγμα.

β) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από την Αναθεωρητική Επιτροπή του άρθρου 17 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 33 αυτής, με προεδρικό διάταγμα.

γ) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από τις επιτροπές εμπειρογνομόνων των άρθρων 18, 19 και 20 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), με υπουργική απόφαση δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τέταρτο

Αρμόδιος για την πρόταση έκδοσης προεδρικών διαταγμάτων και την έκδοση υπουργικών αποφάσεων, που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, είναι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο πέμπτο

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζει αρμόδιο για την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στα έξοδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου 1999.

2. Οι τυχόν δηλώσεις και επιφυλάξεις στη Σύμβαση COTIF 1999, σύμφωνα με το άρθρο 42 αυτής, απευθύνονται στον Θεματοφύλακα σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.

Άρθρο έκτο

Με υπουργική απόφαση καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο έβδομο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 4 αυτού.

Αθήνα, 21 Δεκεμβρίου 2007

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θ. Μπακογιάννη

Γ. Αλογοσκούφης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Κ. Χατζηδάκης

Αριθμ. 4/1/2008

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980»

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου προτείνεται η κύρωση του Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999, το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, που κυρώθηκε με το ν. 1593/1986, καθώς και τα προσαρτήματα αυτής. Ειδικότερα:

A. Με το άρθρο πρώτο, κυρώνονται και έχουν την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος, το ανωτέρω Πρωτόκολλο, καθώς και οι λοιπές αναφερόμενες στο άρθρο αυτό πράξεις που αποτελούν αναπόσπαστα τμήματά του.

B. Με το άρθρο δεύτερο:

α. Καθορίζεται η έννοια του όρου «Πρωτόκολλο 1999» για την εφαρμογή του υπό ψήφιση νόμου. Ειδικότερα, καθορίζονται οι πράξεις (COTIF 1999, Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF) και λοιπά προσαρτήματα) που περιλαμβάνονται στην έννοια του Πρωτοκόλλου αυτού.

β. Προβλέπεται η κύρωση, με υπουργική απόφαση, των Παραρτημάτων ορισμένων Προσαρτημάτων της Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και των συμπληρωματικών διατάξεων των Προσαρτημάτων αυτής.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ 1999

1.α. Η Σύμβαση COTIF 1980 (ν. 1593/1986) τροποποιείται, σύμφωνα με τις κατωτέρω αναφερόμενες πράξεις, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του Πρωτοκόλλου.

β.ι) Η 5η Γενική Συνέλευση Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF) ορίζεται ως προσωρινός θεματοφύλακας της Σύμβασης, για τη μεταβατική περίοδο από την έναρξη υπογραφής έως την ημερομηνία θέσης του Πρωτοκόλλου σε ισχύ.

ii) Καθορίζονται οι επί μέρους διατύπωσης του προσωρινού θεματοφύλακα για την ενημέρωση των κρατών - μελών. (άρθρα 1-2)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση του Πρωτοκόλλου, καθώς και με την προσχώρηση σε αυτό.

β. Ορίζεται ο χρόνος διατύπωσης δηλώσεων και επιφυλάξεων σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, καθώς και ο χρόνος έναρξης ισχύος τους. (άρθρα 3-5)

3. Στο πλαίσιο των μεταβατικών ρυθμίσεων:

α. Ορίζονται τα θέματα για τα οποία ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση, καθώς και την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

β. Προβλέπεται η λήξη της θητείας της εν ενεργεία Διοικητικής Επιτροπής και του εν ενεργεία Γενικού Γραμματέα του Κεντρικού Γραφείου.

γ. Απαριθμούνται οι διατάξεις της Σύμβασης COTIF 1980, οι οποίες παραμένουν σε ισχύ και μετά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι διατάξεις που καθορίζουν: i) τις οριστικές συνεισφορές των κρατών - μελών στις δαπάνες του Οργανισμού, ii) την καταβολή των συνεισφορών αυτών, iii) το μέγιστο ποσό στο οποίο μπορούν να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια μιας πενταετούς περιόδου.

δ. Καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού των οριστικών συνεισφορών των κρατών - μελών, για το έτος κατά τη διάρκεια του οποίου τίθεται σε ισχύ το Πρωτόκολλο.

ε.ι) Καθορίζονται οι αρχές βάσει των οποίων η Γ.Σ. μπορεί να καθορίσει τη συνεισφορά κρατών - μελών το οποίο συνεισφέρει ποσό μεγαλύτερο από το οφειλόμενο για το 1999, για τα επόμενα τρία έτη από την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου.

ii) Προβλέπονται εξαιρέσεις από την προαναφερόμενη ρύθμιση. (άρθρα 6-7)

I. COTIF 1999**ΤΙΤΛΟΣ Ι**

1. Παρέχεται η δυνατότητα στη Γενική Συνέλευση να ορίζει, ως έδρα του Οργανισμού, άλλο τόπο ευρισκόμενο εντός της επικράτειας των κρατών - μελών. (άρθρο 1)

2.α. Στις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού (γαλλική και γερμανική) προστίθεται και η αγγλική.

β. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να εισάγει και άλλες γλώσσες εργασίας. (άρθρο 1)

3. Επαναπροσδιορίζεται και εξειδικεύεται περαιτέρω ο σκοπός του Οργανισμού. Ειδικότερα, παρέχεται σε αυτόν η δυνατότητα για την κατάρτιση επιπλέον ενιαίων νομικών καθεστώτων και τη θέσπιση ενός πλαισίου εντός του οποίου τα κράτη - μέλη δύνανται να εκπονήσουν και άλλες διεθνείς συμβάσεις με στόχο την εν γένει βελτίωση της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. (άρθρο 2)

4. Τα κράτη - μέλη:

α. Αναλαμβάνουν τη δέσμευση να επικεντρώσουν τη διεθνή συνεργασία τους στο σιδηροδρομικό τομέα στους κόλπους του Οργανισμού. Προς τούτο, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να προσαρμοστούν ανάλογα οι πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις στις οποίες μετέχουν.

Η ανωτέρω υποχρέωση δεν υπερισχύει των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει τα κράτη - μέλη, ως μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή ως κράτη - μέλη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, όσον αφορά στα κράτη που είναι ταυτόχρονα και μέλη των οργανισμών αυτών.

β. Λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διευκόλυνση και επιτάχυνση της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Προς τούτο τα κράτη - μέλη οφείλουν να: i) συνδράμουν στην αναζήτηση της μεγαλύτερης δυνατής ομοιομορφίας σε κανονισμούς, πρότυπα, διαδικασίες και μεθόδους οργάνωσης αναφορικά με τα σιδηροδρομικά οχήματα και το αντίστοιχο προσωπικό, την υποδομή και

τις βοηθητικές υπηρεσίες, ii) διευκολύνουν τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ διαχειριστών υποδομής.

(άρθρο 3 και 5)

5. Μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, ο Οργανισμός δύναται να αναλαμβάνει ή να μεταβιβάζει αρμοδιότητες, πόρους και υποχρεώσεις από και προς άλλους διακυβερνητικούς Οργανισμούς.

Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα στον Οργανισμό, να αναλαμβάνει, κατόπιν εγκρίσεως της Διοικητικής Επιτροπής, διοικητικά καθήκοντα σχετικά με τους σκοπούς του, τα οποία του ανατίθενται από κράτος μέλος. Οι σχετικές δαπάνες του Οργανισμού βαρύνουν το κράτος μέλος που αφορούν.

(άρθρο 4)

6.α. Προστίθενται και νέοι ενιαίοι νομικοί κανόνες, οι οποίοι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης COTIF 1999 και διέπουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, καθώς και την αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού προς χρήση.

β. Προσδιορίζεται η έννοια του όρου «Σύμβαση COTIF 1999».

(άρθρο 6-7)

ΤΙΤΛΟΣ II

1. Ορίζονται τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για την ερμηνεία και εφαρμογή της Σύμβασης.

(άρθρο 8)

2. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μετατροπή των ποσών που είναι εκπεφρασμένα σε λογιστικές μονάδες, κατά την έκδοση δικαστικών αποφάσεων.

(άρθρο 9)

3. Προσαρμόζονται τα σχετικά με τη δικαστική εγγύηση που παρέχεται για τη διασφάλιση της πληρωμής των δικαστικών εξόδων στο νεοπροσδιορισθέν περιεχόμενο της Σύμβασης.

(άρθρο 11)

4.α. Επεκτείνονται και στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV και CUI, όσα ισχύουν για τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV και CIM σχετικά με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από ένα συμβόλαιο μεταφοράς υπαγόμενης στους ανωτέρω κανόνες. Ειδικότερα για τις απαιτήσεις αυτές δεν μπορεί να επιβληθεί κατάσχεση παρά μόνο δύναμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από δικαστική Αρχή του κράτους μέλους, στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η επιχείρηση που είναι δικαιούχος των προς κατάσχεση απαιτήσεων.

β. Προσδιορίζεται η έννοια του όρου «κάτοχος» σιδηροδρομικού οχήματος.

(άρθρο 12)

ΤΙΤΛΟΣ III

1.α. i) Επανακαθορίζονται τα όργανα του Οργανισμού τα οποία αυξάνονται εν τέλει κατά δύο (2).

ii) Οι αρμοδιότητες του καταργούμενου Κεντρικού Γραφείου των Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών, όπως αυτές επανακαθορίζονται, ανατίθενται εφεξής στο Γενικό Γραμματέα, ο οποίος εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση για μια περίοδο τριών ετών, ανανεώσιμη μέχρι δύο το πολύ φορές.

β. Παρέχεται η δυνατότητα στη Γενική Συνέλευση να αποφασίζει σχετικά με την προσωρινή δημιουργία επιτροπών, πέραν των προβλεπόμενων, για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων.

γ. Απαγορεύεται, κατ' αρχήν, η ανάθεση της Προεδρίας στη Γενική Συνέλευση, τη Διοικητική Επιτροπή, καθώς και της θέσης του Γενικού Γραμματέα σε υπηκόους του ίδιου κράτους - μέλους.

(άρθρο 13)

2.α. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης.

β. Αυξάνεται από πέντε σε έξι έτη, το χρονικό διάστημα για το οποίο το ανωτέρω όργανο καθορίζει περιοδικά το μέγιστο ποσό στο οποίο δύνανται να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού, κατά τη διάρκεια εκάστης λογιστικής περιόδου ή εκδίδει κατευθυντήριες οδηγίες για τον περιορισμό των δαπανών αυτών.

(άρθρο 14)

3. Επανακαθορίζονται επίσης:

α. i) Η συγκρότηση της Διοικητικής Επιτροπής και μειώνεται η θητεία των μελών αυτής. ii) Για κάθε μέλος της εν λόγω Επιτροπής ορίζεται από τη Γ.Σ. αναπληρωματικό μέλος, το οποίο ασκεί το έργο αυτού για το υπόλοιπο της θητείας του, σε περίπτωση αναστολής του δικαιώματος ψήφου ή απουσίας από δύο συνεχείς συνόδους της Διοικητικής Επιτροπής.

β. Οι αρμοδιότητες της Διοικητικής Επιτροπής και του Προέδρου της. Τέλος ρυθμίζονται θέματα λήψης αποφάσεων και εκπροσώπησης των μελών αυτής.

(άρθρο 15)

4.α. Ορίζεται ότι τα κράτη μέλη, τα οποία έχουν διατυπώσει επιφυλάξεις σχετικά με τα Προσαρτήματα της Σύμβασης, δεν δύνανται να συμμετέχουν στην Αναθεωρητική Επιτροπή, στην Επιτροπή Εμπειρογνομόνων του RID ή την Επιτροπή τεχνικών Εμπειρογνομόνων, όταν οι Επιτροπές αυτές συσκέπτονται και αποφασίζουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, για τροποποιήσεις των ανωτέρω Προσαρτημάτων.

β. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα που αναφέρονται στη σύγκληση των Επιτροπών του Οργανισμού.

(άρθρο 16)

5.α. Ορίζονται οι αρμοδιότητες της Επιτροπής σιδηροδρομικής διευκόλυνσης και της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων.

β. Δεν είναι δυνατή η τροποποίηση των τεχνικών προτύπων ή των ενιαίων τεχνικών κανόνων εκ μέρους της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων.

(άρθρα 19-20)

6. Ο καθορισμός των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του προσωπικού του Οργανισμού γίνεται με το Καταστατικό του προσωπικού που καταρτίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή.

(άρθρο 22)

7. Προβλέπεται η εγγραφή σε Πίνακες Γραμμών των:

α. Θαλάσσιων γραμμών και των γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών επί των οποίων πραγματοποιούνται μεταφορές που αποτελούν αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς, πλέον μιας σιδηροδρομικής μεταφοράς.

β. Σιδηροδρομικών γραμμών ενός κράτους μέλους που έχει διατυπώσει επιφυλάξεις σχετικά με τους ENK CIV και CIM.

(άρθρο 24)

ΤΙΤΛΟΣ IV

1.α Προβλέπεται ότι το πρόγραμμα εργασίας, ο προϋπολογισμός και οι λογαριασμοί του Οργανισμού καλύπτουν μία περίοδο δύο (2) ημερολογιακών ετών.

β. Ο Οργανισμός εκδίδει τουλάχιστον ανά διετία μια έκθεση διαχείρισης.

(άρθρο 25)

2.α. Επανακαθορίζεται ο τρόπος κάλυψης των δαπανών του Οργανισμού, που δεν καλύπτονται από άλλα έσοδα. Οι δαπάνες αυτές επιμερίζονται εφεξής κατά τα 2/5, βάσει της κλίμακας κατανομής των συνεισφορών του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών και κατά τα 3/5 αυτών, κατ' αναλογία του συνολικού μήκους των σιδηρο-

δρομικών υποδομών και των εγγεγραμμένων θαλάσσιων γραμμών και γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών.

Καθορίζεται ο τύπος συνεισφοράς των κρατών μελών που έχουν διατυπώσει επιφυλάξεις σύμφωνα με τους ENK CIV και CIM.

β. Ορίζεται κατώτερο και ανώτερο όριο στις συνεισφορές των κρατών - μελών. Εφεξής κάθε κράτος μέλος αναλαμβάνει ποσοστό τουλάχιστον 0,25% έως 15% των συνεισφορών.

γ. Οι αρμοδιότητες του Οργανισμού που αφορούν σε: i) όλα τα κράτη μέλη και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από αυτά, κατά έναν ισομερή τρόπο, ii) μόνο μερικά από τα κράτη μέλη και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από αυτά καθορίζονται από τη Διοικητική Επιτροπή.

δ. i) Οι συνεισφορές των κρατών μελών στις δαπάνες του Οργανισμού οφείλονται υπό μορφή προκαταβολής και καταβάλλονται σε δύο δόσεις μέχρι την οριζόμενη προθεσμία.

ii) Η προκαταβολή καθορίζεται με βάση τις οφειλόμενες συνεισφορές των δύο (2) προηγούμενων ετών.

iii) Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί στα κράτη μέλη το οριστικό ποσό συνεισφοράς των δύο (2) προηγούμενων ημερολογιακών ετών και το ποσό για την προκαταβολή των επόμενων δύο (2) ημερολογιακών ετών. (άρθρο 26)

3.α. Ο έλεγχος των λογαριασμών του Οργανισμού πραγματοποιείται από ελεγκτή, ο οποίος προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες και διενεργεί τις οριζόμενες επαληθεύσεις. Προς τούτο, παρέχεται σ' αυτόν ελεύθερη πρόσβαση σε βιβλία, στοιχεία, λογιστικά έγγραφα και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες οικονομικής φύσεως, που κρίνονται αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

β. Σε περίπτωση που κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί θέμα καταλληλότητας ή κανονικότητας μιας οικονομικής πράξης, ο ελεγκτής δεν απορρίπτει το αντίστοιχο κονδύλιο, αλλά εφιστά την προσοχή του Γενικού Γραμματέα στο γεγονός, ώστε ο τελευταίος να λάβει τα κατάλληλα μέτρα.

γ. Ορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο της βεβαίωσης που υπογράφει και υποβάλλει ο ελεγκτής σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις.

δ. Προσδιορίζεται το πλαίσιο διατύπωσης κριτικής και σχολίων εκ μέρους του ελεγκτή στην έκθεσή του, στην οποία αναφέρονται συγκεκριμένα στοιχεία και καθορίζονται οι ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί σε περίπτωση διενέργειας σύντομου ελέγχου ή μη εξασφάλισης επαρκών δικαιολογητικών. (άρθρο 27)

ΤΙΤΛΟΣ VI

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έναρξη των τροποποιήσεων της κυρίως Σύμβασης και των Παραρτημάτων αυτής που αποφασίζονται από τη Γ.Σ., την Αναθεωρητική Επιτροπή, την Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID ή την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων καθώς με τη διατύπωση αντιρρήσεων από τα κράτη μέλη και τις σχετικές προθεσμίες κατά περίπτωση. (άρθρα 34 και 35)

ΤΙΤΛΟΣ VII

1. Θεματοφύλακας της Σύμβασης ορίζεται, εφεξής, ο Γενικός Γραμματέας. (άρθρο 36)

2.α. Επανακαθορίζονται οι προθεσμίες αποδοχής αίτησης και θέσης σε ισχύ της προσχώρησης νέων κρατών μελών στη Σύμβαση.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την προσχώρηση Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης στη Σύμβαση και την άσκηση δικαιώματος ψήφου και αντίρρησης. Ειδικότερα, οι ανωτέρω Οργανισμοί, για τους οποίους η προσχώρηση στη Σύμβαση είναι ανοιχτή, δύνανται να ασκήσουν όλα τα δικαιώματα των μελών τους και έχουν όλες τις αντίστοιχες υποχρεώσεις, εκτός των οικονομικών.

γ. i) Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε κράτος στην επικράτεια του οποίου πραγματοποιείται εκμετάλλευση σιδηροδρομικής υποδομής, να αποτελέσει συνδεδεμένο μέλος του Οργανισμού, συμμετέχοντας στις εργασίες των οργάνων του, μόνο συμβουλευτικά και στις δαπάνες αυτού με ποσοστό 0,25% των εισφορών.

ii) Δεν επιτρέπεται ο ορισμός συνδεδεμένου μέλους ως μέλος της Διοικητικής Επιτροπής. (άρθρα 37-39)

3.α. i) Παρέχεται η δυνατότητα σε ένα κράτος μέλος να ζητήσει την αναστολή της ιδιότητας μέλους του Οργανισμού, χωρίς να καταγγείλει τη Σύμβαση, εφόσον δεν πραγματοποιείται πλέον καμία διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία στην επικράτειά του για λόγους που δεν καταλογίζονται σε αυτό.

ii) Σχετικά με το ανωτέρω αίτημα αποφασίζει η Διοικητική Επιτροπή.

β. Καθορίζονται οι συνέπειες της αναστολής της ιδιότητας του μέλους η οποία, εκτός των άλλων, επιφέρει και την απαλλαγή του εν λόγω κράτους μέλους από την υποχρέωση συνεισφοράς του στη χρηματοδότηση των δαπανών του Οργανισμού.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα καταγγελίας της Σύμβασης ανά πάσα χρονική στιγμή. (άρθρα 40-41)

4. Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε κράτος μέλος να δηλώσει στο Θεματοφύλακα της Σύμβασης, ανά πάσα στιγμή, ότι δεν θα εφαρμόσει πλήρως κάποια από τα Προσαρτήματα της Σύμβασης. (άρθρο 42)

5. i) Σε περίπτωση διάλυσης του Οργανισμού, η οποία αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση, οι αρμοδιότητες αυτού δύνανται να μεταβιβάζονται σε άλλο διακυβερνητικό Οργανισμό, με τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

ii) Τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού δίδονται στα κράτη μέλη που κατά την τελευταία 5ετία ήταν μέλη του Οργανισμού χωρίς διακοπή, αναλογικά με το μέσο ποσοστό συνεισφοράς τους στις δαπάνες του Οργανισμού κατά τον προαναφερόμενο χρόνο. (άρθρο 43)

6. Προστίθενται η γερμανική και η αγγλική, ως γλώσσες σύνταξης της Σύμβασης και παρέχεται η δυνατότητα μετάφρασης και δημοσίευσης επίσημων μεταφράσεων αυτής σε άλλες επίσημες γλώσσες κρατών μελών του Οργανισμού. (άρθρο 45)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΣΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΟΤΙΦ)

1. Το προνόμιο της απαλλαγής, από κάθε μέτρο που περιορίζει την είσοδο και κάθε διατύπωση καταγραφής των αλλοδαπών, που έχει χορηγηθεί στους εκπροσώπους των κρατών μελών κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, ισχύει εφεξής και για τους συνοδούς τους εν γένει. (άρθρο 8)

2. Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού και οι εμπειρογνώμονες που χρησιμοποιεί αυτός συνεχίζουν να απολαμβάνουν την προβλεπόμενη δικαστική ασυλία για τις ενέργειες στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση

ση των καθηκόντων τους, ακόμα και αφού παύσουν να βρίσκονται στην υπηρεσία του Οργανισμού. (άρθρα 9-10)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΕΝΚ/ΚΙΥ - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α΄ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι

1.α. Επανακαθορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω ΕΝΚ, οι οποίοι εφαρμόζονται, με τις οριζόμενες προϋποθέσεις, και στις περιπτώσεις που η διεθνής μεταφορά περιλαμβάνει συμπληρωματικά της διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς, και μία οδική ή θαλάσσια μεταφορά, ή μία μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε κράτος μέρος να δηλώσει κατά την υποβολή της αίτησης προσχώρησης στη Σύμβαση ότι θα εφαρμόσει τους Ε.Ν.Κ. μόνο στις μεταφορές που πραγματοποιούνται επί ενός τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στην επικράτειά του.

γ. Ορίζονται οι όροι υπό τους οποίους εφαρμόζονται οι ΕΝΚ/ΚΙΥ από ένα κράτος που έχει θέσει σχετική δήλωση.

δ. Ρυθμίζονται θέματα ανάκλησης της ανωτέρω δήλωσης, έναρξης και παύσης της ισχύος αυτής. (άρθρο 1)

2.α. Παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να δηλώσουν ότι δεν θα εφαρμόσουν το σύνολο των διατάξεων, σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, ανά πάσα χρονική στιγμή και όχι μόνο σε συγκεκριμένα χρονικά σημεία.

β. Δίδονται οι ορισμοί των εννοιών που χρησιμοποιούνται στο Προσάρτημα και προβλέπεται ότι οποιοσδήποτε όρος που άμεσα ή έμμεσα παρεκκλίνει από τους εν λόγω ΕΝΚ θεωρείται άκυρος και ανίσχυρος.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να αναλαμβάνουν ευθύνες και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από τις προβλεπόμενες στους υπόψη ΕΝΚ.

δ. Παρέχεται, επίσης, στα κράτη μέλη η δυνατότητα να συνάπτουν συμφωνίες, οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους ΕΝΚ για συγκεκριμένες μεταφορές.

ε. Περαιτέρω, τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίσουν μεταξύ τους όρους υπό τους οποίους οι μεταφορείς υπόκεινται στην υποχρέωση μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, ζώων και οχημάτων στην κυκλοφορία μεταξύ των κρατών αυτών. (άρθρα 2-5)

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

1. α. i) Ορίζονται οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνει ο μεταφορέας με το συμβόλαιο μεταφοράς, το οποίο διαπιστώνεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς, που παραδίδονται στον επιβάτη.

ii) Η απουσία, η μη κανονικότητα ή απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει την ύπαρξη ή την εγκυρότητα του σχετικού συμβολαίου.

β. Επανακαθορίζονται τα στοιχεία, που πρέπει να αναγράφονται στον τίτλο μεταφοράς και ορίζεται ότι αυτός αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα σύνταξης του τίτλου μετα-

φοράς με τη μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων. (άρθρα 6-7)

2.α. Προβλέπεται η προκαταβολή του κομίστρου μεταφοράς, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη συμφωνία μεταξύ μεταφορέα και επιβάτη. Οι όροι υπό τους οποίους επιστρέφεται το κόμιστρο καθορίζονται βάσει των Γενικών Όρων Μεταφοράς.

β. Επανακαθορίζονται τα πρόσωπα που αποκλείονται ή δύνανται να αποκλεισθούν από τη μεταφορά καθ' οδόν και ορίζεται ότι τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν δικαίωμα επιστροφής ούτε του κομίστρου, ούτε του καταβληθέντος, για τη μεταφορά των αποσκευών τους, τιμήματος.

γ. Επιβάλλεται η υποχρέωση συμμόρφωσης των επιβατών με τις απαιτούμενες, από τα τελωνεία και άλλες διοικητικές αρχές, διατυπώσεις.

δ. Περιορίζονται οι υποχρεώσεις του μεταφορέα σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας ή απώλειας ανταπόκρισης. (άρθρα 8-11)

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

1.α. Επανακαθορίζονται τα αντικείμενα (χειραποσκευές), καθώς και τα ζώντα ζώα, τα οποία μπορούν οι επιβάτες να μεταφέρουν μαζί τους, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

β. i) Παρέχεται η δυνατότητα αποδοχής εκ μέρους του μεταφορέα, της μεταφοράς οχημάτων επ' ευκαιρία της μεταφοράς επιβατών.

ii) Η σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ως αποσκευές, χειραποσκευές, καθώς και εντός ή πάνω σε οχήματα πρέπει να είναι σύμφωνη με το σχετικό Κανονισμό. (άρθρο 12)

2. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται η μη τήρηση των όρων μεταφοράς, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει από τον επιβάτη την πληρωμή των προκαλούμενων από την επαλήθευση δαπανών. (άρθρο 13)

3.α. i) Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με την προώθηση αποσκευών διαπιστώνονται μέσω του δελτίου αποσκευών, το οποίο παραδίδεται στον επιβάτη.

ii) Η απουσία ή η μη κανονικότητα ή απώλεια του ανωτέρω δελτίου δεν έχει αντίκτυπο στην ύπαρξη ή την εγκυρότητα των συμβάσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών.

iii) Οι αποσκευές κατά την παραλαβή τους από το μεταφορέα θεωρείται κατά τεκμήριο ότι είναι σε εμφανώς καλή κατάσταση και ο αριθμός και το βάρος των τεμαχίων τους αντιστοιχούν στις ενδείξεις που αναγράφονται στο δελτίο αποσκευών, εκτός εάν αποδεικνύεται το αντίθετο.

iv) Το δελτίο αποσκευών θεωρείται τεκμήριο της εγγραφής των αποσκευών και των όρων μεταφοράς τους.

β. Επανακαθορίζονται τα αναγραφόμενα, κατ' ελάχιστον, στο δελτίο μεταφοράς στοιχεία και παρέχεται η δυνατότητα στο μεταφορέα να προωθεί τις αποσκευές και με οποιαδήποτε άλλη αμαξοστοιχία ή άλλο μέσο μεταφοράς, διαφορετικό εκείνου που χρησιμοποίησε ο επιβάτης.

γ. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς μπορεί να προβλέπουν άλλες διατάξεις αναφορικά με το δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών, ιδίως σε σχέση με τις ενδεχόμενες οικονομικές συνέπειες που επιβαρύνουν τον επιβάτη και την τροποποίηση του τόπου προορισμού. (άρθρα 16 -18 και 21)

4.α. Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων

που περιλαμβάνονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς καθορίζουν ιδίως τους όρους αποδοχής προς μεταφορά, εγγραφής, φόρτωσης και μεταφοράς, εκφόρτωσης και παράδοσης, καθώς και τις υποχρεώσεις των επιβατών.

β. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με τη μεταφορά οχημάτων διαπιστώνεται μέσω του δελτίου μεταφοράς, το οποίο παραδίδεται στον επιβάτη και δύναται να είναι ενσωματωμένο στον τίτλο μεταφοράς του επιβάτη.

γ. Η μορφή, το περιεχόμενο και τα λοιπά θέματα σχετικά με το δελτίο μεταφοράς προβλέπονται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. (άρθρα 23-25)

ΤΙΤΛΟΣ IV

1. Μία άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται, ως τρίτος, και το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται, κατά τον καταλογισμό της ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών. (άρθρο 26)

2.α. Σε περίπτωση κατάρτησης, καθυστέρησης ή απώλειας μιας ανταπόκρισης, που έχει ως συνέπεια τη μη συνέχιση του ταξιδιού εντός της ίδιας ημέρας, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι των επιβατών για τη ζημία που προκύπτει εξαιτίας του γεγονότος αυτού και οφείλει αποζημίωση, η οποία περιλαμβάνει τις εύλογες δαπάνες καταλύματος και τις δαπάνες ειδοποίησης των προσώπων που αναμένουν τους επιβάτες.

β. Ορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ανωτέρω ευθύνη και προβλέπεται ότι το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει αποζημίωση για ζημιές άλλες από τις ανωτέρω. (άρθρο 32)

3.α. Ορίζεται ότι σε περίπτωση που δεν προκλήθηκε θάνατος ή τραυματισμός επιβάτη, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία λόγω ολικής ή μερικής απώλειας ή βλάβης αντικειμένων, ζώων ή χειραποσκευών των οποίων η εποπτεία ανήκει στον επιβάτη, μόνο στην περίπτωση που η βλάβη προκλήθηκε από δική του υπαιτιότητα.

β. Καθορίζεται στις 1.400 λογιστικές μονάδες το ανώτατο όριο της αποζημίωσης που οφείλει να καταβάλει ο μεταφορέας σε περίπτωση που είναι υπεύθυνος για ζημία που απορρέει από τη μερική ή ολική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων που έφερε μαζί του επιβάτης που πέθανε ή τραυματίστηκε.

γ. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αν η ζημία αποτελεί επακόλουθο της μη συμμόρφωσης του επιβάτη με τις διατάξεις των τελωνειακών ή των άλλων διοικητικών Αρχών. (άρθρα 33-35)

4.α.ι) Σε περίπτωση ανάθεσης σε έναν υποκαθιστώντα μεταφορέα, καθ' ολοκληρίαν ή εν μέρει, της εκτέλεσης μιας μεταφοράς από το μεταφορέα, στο πλαίσιο άσκησης μιας αρμοδιότητας που είτε του έχει αναγνωρισθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.

ii) Για την ευθύνη του υποκαθιστώντα μεταφορέα, εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις των υπόψη ENK που ισχύουν και για το μεταφορέα.

iii) Στις περιπτώσεις και στο βαθμό που ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι ισχύει η αλληλέγγυος ευθύνη αυτών.

β. Ειδικές συμβάσεις με τις οποίες ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν ή παραιτείται από τα δικαιώματα που του εκχωρούνται, σύμφω-

να με τους ENK, θεωρούνται ανίσχυρες έναντι του υποκαθιστώντος μεταφορέα, εφόσον ο τελευταίος δεν την έχει αποδεχθεί ρητά και εγγράφως. Εν πάσει περιπτώσει, ο μεταφορέας παραμένει συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή παραιτήσεις, που απορρέουν από την ανωτέρω ειδική σύμβαση.

γ. Τίθεται ανώτατο όριο στο συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από το μεταφορέα, τον υποκαθιστώντα μεταφορέα, καθώς και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς. (άρθρο 39)

5.α. Διπλασιάζεται το ανώτατο όριο του ποσού της αποζημίωσης που οφείλει να καταβάλει ο μεταφορέας σε περίπτωση:

i) ολικής ή μερικής απώλειας αποσκευών είτε

ii) καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών.

β. Ο τρόπος αποζημίωσης καθορίζεται από τους Γενικούς Κανόνες Μεταφοράς.

γ.ι) Αυξάνεται από χίλιες (1.000) σε χίλιες τετρακόσιες (1.400) λογιστικές μονάδες το ανώτατο όριο της συνολικής αποζημίωσης που οφείλει ο μεταφορέας, σε περίπτωση που από σφάλμα του προκλήθηκε ζημία σε αντικείμενα που έχουν αφαιρεθεί εντός του οχήματος ή βρίσκονται εντός των χώρων αποσκευών του οχήματος και είναι καλά στερεωμένα σε αυτό.

ii) Οριοθετείται η ευθύνη του μεταφορέα όσον αφορά στα αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος.

δ. Αίρεται ο περιορισμός του ύψους της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε περίπτωση που η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα με βαρεία αμέλεια αυτού.

ε. Αυξάνεται στο διπλάσιο το όριο της αποζημίωσης, ανά δελτίο αποσκευών, πάνω από το οποίο οφείλονται τόκοι όσον αφορά στις αποσκευές.

στ. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία χρησιμοποιείται για τη μεταφορά, θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς. (άρθρα 41, 43, 46, 48-49 και 51)

ΤΙΤΛΟΣ V

Επανακαθορίζονται οι ειδικές αρχές ευθύνης του επιβάτη έναντι του μεταφορέα που εφόσον δεν τηρηθούν προκύπτει ευθύνη του πρώτου έναντι του τελευταίου. (άρθρο 53)

ΤΙΤΛΟΣ VI

1. Δεν είναι δυνατή η υποβολή νέας αγωγής για την ίδια υπόθεση, από τα ίδια μέρη, εφόσον στηρίζεται στους ENK είτε εκδικάζεται ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου είτε έχει ήδη εκδικασθεί και έχει εκδοθεί σχετική δικαστική απόφαση, εκτός εάν υπάρχει αδυναμία εκτέλεσης της εν λόγω απόφασης στο κράτος όπου έχει υποβληθεί η νέα αγωγή. (άρθρο 57)

2. α. Επιμηκύνεται, από τρεις σε δώδεκα μήνες, το χρονικό διάστημα εντός του οποίου αποσβέννυται κάθε αξίωση του δικαιούχου, σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, εφόσον το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη δεν έχει γνωστοποιηθεί από τον δικαιούχο.

β. Εφεξής κάθε αξίωση δικαιούχων, που γεννάται από

συμβόλαιο μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών δεν αποσβέννεται και στην περίπτωση που αποδεικνύεται από το δικαιούχο ότι η ζημία οφείλεται σε οποιοδήποτε σφάλμα του μεταφορέα. (άρθρα 58 - 59)

3. α. Στις περιπτώσεις παραγραφής εντός διετίας αξιώσεων που γεννώνται από το συμβόλαιο μεταφοράς, εκτός αυτών που αφορούν περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, προστίθεται και η περίπτωση της βαριάς ενσυνειδήτης αμέλειας του μεταφορέα.

β. Επανακαθορίζεται η ημερομηνία έναρξης της παραγραφής για τις ανωτέρω αξιώσεις. (άρθρο 60)

ΤΙΤΛΟΣ VII

1.α. Προβλέπεται ότι οι τρόποι καταβολής των μεριδίων επί του κομίστρου που ανήκουν στους εμπλεκόμενους μεταφορείς, καθορίζονται μέσω συμβάσεων, που συνάπτονται μεταξύ τους.

β. Επανακαθορίζεται ο τρόπος κατανομής της αποζημίωσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μεταφορέων, σε περίπτωση που ο μεταφορέας που κατέβαλε την αποζημίωση σύμφωνα με τους ENK, στρέφεται με αναγωγή κατά των μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά και δεν δύναται να αποδειχθεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία. Παράλληλα επανακαθορίζεται και ο τρόπος κατανομής της αποζημίωσης σε περίπτωση που κάποιος από τους μεταφορείς αποδεικνύεται αφερέγγυος. (άρθρα 61-62)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ENK/CIM - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β' » ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

ΤΙΤΛΟΣ I

1.α. Επανακαθορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω ENK, οι οποίοι εφαρμόζονται, με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και στις περιπτώσεις ύπαρξης, συμπληρωματικά, μιας διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς και μιας οδικής ή θαλάσσιας μεταφοράς ή μεταφοράς μέσω ποτάμιων πλωτών οδών.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε κράτος μέλος σε μια Σύμβαση να δηλώσει κατά την κατάθεση της αίτησης προσχώρησης στη Σύμβαση, ότι θα εφαρμόσει τους ENK για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται σε ένα επακριβώς καθορισμένο τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται εντός της επικράτειας του.

γ. Ρυθμίζονται θέματα ανάκλησης της ανωτέρω δήλωσης, έναρξης και παύσης ισχύος αυτής. (άρθρο 1)

2.α. Ορίζεται ότι οι μεταφορές στις οποίες εφαρμόζονται οι εν λόγω ENK εξακολουθούν να υπάγονται στις διατάξεις δημοσίου δικαίου και ιδίως στις διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και την προστασία των ζώων, καθώς και στις διατάξεις τελωνειακού δικαίου.

β. Προσδιορίζεται η έννοια των όρων που χρησιμοποιούνται στο Προσάρτημα και προβλέπεται ότι θεωρείται άκυρος και ανίσχυρος οποιοσδήποτε όρος που παρεκκλίνει άμεσα ή έμμεσα από τους εν λόγω ENK.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να αναλαμβάνουν ευθύνες και υποχρεώσεις μεγαλύτερες εκείνων που προβλέπονται από τους υπόψη ENK.

δ. Περαιτέρω τα κράτη μέλη μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους υπόψη ENK για συγκεκριμένες μεταφορές (άρθρα 2-5)

ΤΙΤΛΟΣ II

1.α.ι) Η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια της φορτωτικής δε θίγει την ύπαρξη ή την εγκυρότητα του συμβολαίου μεταφοράς που εξακολουθεί να υπάγεται στους εν λόγω ENK.

ii) Όταν για μια μεταφορά χρησιμοποιείται το τελωνειακό έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή το έδαφος όπου εφαρμόζεται η διαδικασία κοινής διαμετακόμισης, κάθε αποστολή πρέπει να συνοδεύεται από μία φορτωτική, όπως αυτή προβλέπεται από τις σχετικές διατάξεις των ENK.

β. Καθορίζονται οι φορείς με τους οποίους οφείλουν να συνεργάζονται οι διεθνείς ενώσεις μεταφορέων, προκειμένου να καταρτίσουν ενιαία υποδείγματα για τις φορτωτικές, οι οποίες μπορεί να καταρτίζονται ηλεκτρονικά. (άρθρο 6)

2. Επανακαθορίζονται οι ενδείξεις που πρέπει να περιλαμβάνονται στη φορτωτική και παρέχεται η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη και όχι μόνο στον αποστολέα να περιλαμβάνουν στη φορτωτική οποιαδήποτε άλλη ένδειξη κρίνουν χρήσιμη. (άρθρο 7)

3. α. Ορίζεται ο αποστολέας, ως υπεύθυνος, για οποιαδήποτε τέλη και ζημιές προκύπτουν για το μεταφορέα και οφείλονται σε εσφαλμένες εγγραφές των προβλεπόμενων ενδείξεων επί της φορτωτικής.

β. Εάν η φορτωτική δεν περιέχει ένδειξη για την υπαγωγή της μεταφοράς στους ENK, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για όλα τα τέλη και τις ζημιές που υπέστη ο δικαιούχος λόγω της παράλειψης αυτής.

γ. Σε περίπτωση που ο αποστολέας παραλείπει τις εγγραφές που απαιτούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, παρέχεται η δυνατότητα εκφόρτωσης, καταστροφής ή αδρανοποίησης του εμπορεύματος από τον μεταφορέα, χωρίς να τίθεται θέμα αποζημίωσης, εφόσον αυτός είχε άγνοια του επικίνδυνου χαρακτήρα του εμπορεύματος κατά την ανάληψη του.

δ. Θεωρείται ότι ενεργεί για λογαριασμό του αποστολέα, ο μεταφορέας που κατόπιν σχετικής υποδείξεως εγγράφει ενδείξεις επί της φορτωτικής. (άρθρα 8-9)

4. Υπεύθυνος για την καταβολή των τελών που συνεπάγεται η μεταφορά εμπορευμάτων ορίζεται εφεξής αποκλειστικά ο αποστολέας. (άρθρο 10)

5.α. Παρέχεται το δικαίωμα στον αποστολέα να απαιτήσει από τον μεταφορέα να διενεργήσει επαλήθευση της εν γένει κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του κατά τη φόρτωση, με αναγραφή του αποτελέσματος αυτής επί της φορτωτικής. Ο μεταφορέας προβαίνει στην επαλήθευση μόνον εφόσον διαθέτει τα κατάλληλα προς τούτο μέσα και δύναται να απαιτήσει την πληρωμή των σχετικών τελών.

β. Μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου και υπό την οριζόμενη εξαίρεση, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο της: i) σύναψης και των όρων του συμβολαίου μεταφοράς και της ανάληψης του εμπορεύματος από τον μεταφορέα,

ii) κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του, της ακρίβειας των αναφορών της φορτωτικής κ.λπ.. (άρθρα 11-12)

6. Επανακαθορίζονται:

i) Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ο μεταφορέας δύναται να καθορίσει συμπληρωματικές προθεσμίες παράδοσης των εμπορευμάτων, η διάρκεια των οποίων αναγράφεται εφεξής στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς και όχι επί της φορτωτικής.

ii) Η έναρξη ισχύος της προθεσμίας παράδοσης εμπορευμάτων. *(άρθρο 16)*

7. i) Το δικαίωμα τροποποίησης του συμβολαίου μεταφοράς εμπορευμάτων ανήκει στον παραλήπτη, εκτός αν έχει προβλεφθεί διαφορετικά στη φορτωτική από τον αποστολέα.

ii) Ο αποστολέας ή, όπου αυτό προβλέπεται από τους ΕΝΚ, ο παραλήπτης, οφείλει να αποζημιώσει το μεταφορέα για τα τέλη και την βλάβη που προκύπτει λόγω μεταγενέστερων τροποποιήσεων του συμβολαίου μεταφοράς. *(άρθρα 18-19)*

8. α. Στην περίπτωση που ο μεταφορέας αντιμετωπίζει εμπόδια κατά τη μεταφορά και δε λαμβάνει έγκαιρα σχετικές οδηγίες, οφείλει εφεξής να λαμβάνει τα κατά την κρίση του ευνοϊκότερα μέτρα, για τα συμφέροντα εκείνου που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος.

β. Παρέχεται η δυνατότητα στον μεταφορέα να επαναποστείλει αυτόματα το εμπόρευμα στον αποστολέα, όταν αυτός έχει ζητήσει κάτι τέτοιο με σχετική εγγραφή επί της φορτωτικής και εφόσον αντιμετωπίζονται εμπόδια στην παράδοση.

γ. i) Παρέχεται στο μεταφορέα το δικαίωμα επιστροφής των δαπανών που του προκάλεσαν συγκεκριμένες συμπεριφορές, εκτός αν οι δαπάνες αυτές ήταν αποτέλεσμα δικού του σφάλματος.

ii) Ο μεταφορέας στην περίπτωση αυτή δύναται ιδίως να εισπράξει το κόμιστρο που εφαρμόζεται για το χρησιμοποιούμενο δρομολόγιο και διαθέτει προθεσμίες που αντιστοιχούν στο δρομολόγιο αυτό.

δ. i) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες: αα) η συνέχιση της μεταφοράς δεν είναι δυνατή και ββ) υπάρχει εμπόδιο στην παράδοση, ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα άμεσης εκφόρτωσης του εμπορεύματος με δαπάνες του δικαιούχου.

ii) Στις περιπτώσεις αυτές η μεταφορά θεωρείται ολοκληρωμένη και το εμπόρευμα φυλάσσεται με ευθύνη του μεταφορέα για λογαριασμό του δικαιούχου. Ωστόσο, στην περίπτωση που έχει ανατεθεί η φύλαξη του εμπορεύματος σε τρίτο, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για την ορθή επιλογή αυτού. Το εμπόρευμα εξακολουθεί να βαρύνεται με τις απαιτήσεις που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και με όλα τα σχετικά τέλη.

ε. i) Παρέχεται η δυνατότητα πώλησης του εμπορεύματος από τον μεταφορέα στις προβλεπόμενες περιπτώσεις.

ii) Το προϊόν της πώλησης αφού αφαιρεθούν τα σχετικά τέλη τίθεται στη διάθεση του δικαιούχου.

iii) Ο αποστολέας οφείλει να καταβάλει τη διαφορά όταν η αξία του προϊόντος είναι μικρότερη από τα ανωτέρω τέλη. Ρυθμίζονται, ακόμα, θέματα που αφορούν στις διατάξεις που εφαρμόζονται στην προαναφερόμενη διαδικασία πώλησης.

στ) Σε περίπτωση μη άρσης εμποδίου στη μεταφορά ή στην παράδοση ο μεταφορέας μπορεί να επαναποστείλει το εμπόρευμα στον αποστολέα ή να το καταστρέψει με δαπάνες του τελευταίου. *(άρθρα 20-22)*

ΤΙΤΛΟΣ III

1.α. Ορίζεται ότι την προβλεπόμενη ευθύνη του μεταφορέα δεν επηρεάζει η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.

β. Προσδιορίζονται τα εμπορεύματα που θεωρούνται ως μεταφερόμενα με ανοιχτό βαγόνι και οριοθετείται η ευθύνη του μεταφορέα, όταν κατά τη μεταφορά των ανωτέρω εμπορευμάτων χρησιμοποιούνται αδιάβροχα.

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα στην περίπτωση μεταφοράς ως εμπορευμάτων, σιδηροδρομικών οχημάτων που κινούνται επί των ιδίων τροχών.

δ. Εισάγεται και στη μεταφορά εμπορευμάτων η έννοια του υποκαθιστώντος μεταφορέα, για τον οποίον ισχύουν ρυθμίσεις αντίστοιχες εκείνων που εφαρμόζονται για τον υποκαθιστώντα μεταφορέα κατά τη μεταφορά επιβατών. *(άρθρα 23-27)*

2.α. Αίρεται η υφιστάμενη επιφύλαξη περιορισμού της αποζημίωσης που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

β. Προβλέπεται ότι, από την υποχρέωση του μεταφορέα να επιστρέψει το κόμιστρο, τους τελωνειακούς δασμούς και οποιαδήποτε άλλα ποσά που πληρώθηκαν για τη μεταφορά απολεσθέντος εμπορεύματος, εξαιρούνται οι φόροι κατανάλωσης επί εμπορευμάτων που κυκλοφορούν με καθεστώς αναστολής αυτών των φόρων.

γ. i) Περιορίζεται στο κόστος αποκατάστασης, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, η αποζημίωση που καταβάλλεται σε περίπτωση βλάβης ενός σιδηροδρομικού οχήματος, το οποίο κινείται επί των ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα ή μιας μονάδας διατροφικής μεταφοράς ή των εξαρτημάτων τους.

ii) Σε καμιά πάντως περίπτωση το ποσό της ανωτέρω αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που οφείλεται σε περίπτωση απώλειας.

δ. i) Αυξάνεται, από το τριπλάσιο στο τετραπλάσιο του κομίστρου, η αποζημίωση που οφείλει να καταβάλει ο μεταφορέας, στην περίπτωση που μια ζημία, συμπεριλαμβανομένης μιας βλάβης, προκύπτει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης.

ii) Η ίδια αναπροσαρμογή προβλέπεται και για την αποζημίωση που πρέπει να καταβληθεί από τον μεταφορέα σε περίπτωση μερικής απώλειας του μεταφερόμενου εμπορεύματος και υπολογίζεται επί του κομίστρου του μη απολεσθέντος τμήματος της αποστολής.

ε. Ο αποστολέας δύναται κατόπιν συμφωνίας του με το μεταφορέα:

i) Να δηλώσει επί της φορτωτικής μια αξία του εμπορεύματος που υπερβαίνει και υποκαθιστά το προβλεπόμενο όριο αποζημίωσης.

ii) Να αναγράψει επί της φορτωτικής, αριθμητικά, το ποσό μιας ιδιαίτερης αποζημίωσης για την περίπτωση απώλειας ή βλάβης, καθώς και για την περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.

(άρθρα 30 και 32-35)

3.α. Ορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες τα προβλεπόμενα όρια ευθύνης του μεταφορέα δεν εφαρμόζονται.

β. Καταργείται το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο αποζημίωσης άνω του οποίου οφείλονται τόκοι επ' αυτής.

γ. Περιορίζονται οι επιπλέον απαλλακτικές, όσον αφορά στην ευθύνη του μεταφορέα, αιτίες, κάθε κράτος μέλος δύναται να προσθέσει σε εκείνες που προβλέπονται

από τους ΕΝΚ όσον αφορά στις σιδηροδρομικές - θαλάσσιες μεταφορές που χρησιμοποιούν θαλάσσιες γραμμές.

δ. Ορίζεται ότι η ευθύνη του μεταφορέα για τους εκπροσώπους του, καθώς και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση μιας μεταφοράς, περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου οι ανωτέρω ενεργούν εντός του πλαισίου άσκησης των καθηκόντων τους. (άρθρα 36-38 και 40)

ΤΙΤΛΟΣ IV

1. Ο αποστολέας πρέπει να αποδείξει την απουσία ή την απώλεια της φορτωτικής, σε περίπτωση έλλειψης αντιγράφου αυτής, προκειμένου να είναι δυνατή η άσκηση αγωγών εκ μέρους του. (άρθρο 44)

2. Επανακαθορίζονται:

α) Οι περιπτώσεις για τις οποίες ο χρόνος παραγραφής της αξίωσης που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς ορίζεται σε δύο (2) έτη.

β. Ο χρόνος έναρξης παραγραφής της ανωτέρω αξίωσης. (άρθρο 48)

ΤΙΤΛΟΣ V

Επαναπροσδιορίζεται το κριτήριο βάσει του οποίου πραγματοποιείται η κατανομή, μεταξύ των εμπλεκόμενων μεταφορέων, της αποζημίωσης που κατέβαλε αρχικά ένας εξ αυτών, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία. (άρθρο 50)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (RID - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ΄ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

1. Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού και προβλέπεται ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα των οποίων η μεταφορά αποκλείεται από τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος δεν πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διεθνούς μεταφοράς. (άρθρα 1-2)

2. Διατηρείται το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει κανονιστικά ή να απαγορεύει διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στην επικράτειά του, για λόγους άλλους από εκείνους της ασφάλειας της μεταφοράς. (άρθρο 3)

3. Οι μεταφορές για τις οποίες έχει εφαρμογή ο υπόψη Κανονισμός εξακολουθούν να υπάγονται στις εθνικές ή διεθνείς διατάξεις που ρυθμίζουν εν γένει θέματα σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων. (άρθρο 4)

4. Η μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι δυνατή αποκλειστικά και μόνον από εμπορικές αμαξοστοιχίες πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων. Εφόσον δεν τηρούνται οι προβλεπόμενοι ειδικοί όροι, οι επιβάτες δεν μπορούν να παίρνουν μαζί τους, καθ' οιονδήποτε τρόπο, επικίνδυνα εμπορεύματα ή να τα αποστέλλουν ως αποσκευές ή πάνω σε οχήματα. (άρθρο 5)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΝΚ/CUV - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Δ΄ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

1. Καθορίζονται το πεδίο εφαρμογής των υπόψη Ενιαίων

Νομικών Κανόνων και η έννοια των όρων που αναφέρονται σε αυτούς, (άρθρα 1-2)

2. Καθορίζονται οι εγγραφές και τα σήματα που πρέπει να αναγράφονται επί των σιδηροδρομικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία και παρέχεται η δυνατότητα συμπλήρωσης τους μέσω ηλεκτρονικών μέσων ταυτοποίησης, (άρθρο 3)

3.α. Σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης οχήματος ή παρελκομένων αυτού, τα οποία παραδόθηκαν κατά χρήση σε σιδηροδρομική επιχείρηση, η ευθύνη βαρύνει την επιχείρηση αυτή εκτός εάν αποδειχθεί ότι η ζημία δεν οφείλεται σε σφάλμα αυτής.

β. Ορίζονται οι περιπτώσεις απαλλαγής της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την ευθύνη για τυχόν ζημία που απορρέει από την απώλεια των παρελκομένων ενός οχήματος.

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αποζημίωση που καταβάλλεται σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης οχήματος ή των παρελκομένων του. Ειδικότερα προβλέπεται ότι η αποζημίωση αυτή περιορίζεται στη συνήθη αξία του οχήματος ή των παρελκομένων του στην πρώτη περίπτωση και στα έξοδα αποκατάστασης στη δεύτερη και προβλέπεται ο προσδιορισμός αυτής στις περιπτώσεις αδυναμίας διαπίστωσης του χρόνου ή τόπου της απώλειας, καθώς και ότι η αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης του οχήματος δεν δύναται να υπερβαίνει την αντίστοιχη αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας.

δ. Παρέχεται πάντως η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να παρεκκλίνουν από τις ανωτέρω ρυθμίσεις.

ε. Τα προβλεπόμενα όρια ευθύνης δεν ισχύουν στην περίπτωση που αποδεικνύεται ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη της σιδηροδρομικής επιχείρησης από πρόθεση ή βαριά αμέλεια. (άρθρα 4-5)

4.α. Ορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες θεωρείται ως απωλεσθέν ένα όχημα που παραδόθηκε από τον δικαιούχο σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά χρήση, ως μέσο μεταφοράς.

β. Σε περίπτωση ανεύρεσης απολεσθέντος οχήματος, μετά την καταβολή της σχετικής αποζημίωσης, ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει την επιστροφή του χωρίς τέλη και έναντι επιστροφής της αποζημίωσης.

γ. Τα συμβαλλόμενα μέρη πάντως δύνανται να παρεκκλίνουν από τις ανωτέρω ρυθμίσεις. (άρθρο 6)

5. Όταν η βλάβη που προκλήθηκε από όχημα οφείλεται σε σφάλμα αυτού που το παρέδωσε, η ευθύνη τον βαρύνει αποκλειστικά, εκτός αν τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά. (άρθρο 7)

6.α. Παρέχεται η δυνατότητα σε σιδηροδρομική επιχείρηση να παραδώσει σε άλλες όμοιες επιχειρήσεις, κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, όχημα που έχει παραλάβει.

β. Ρυθμίζονται θέματα υποκατάστασης όσον αφορά στην ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του οχήματος ή των παρελκομένων αυτού ή ζημιών που προκλήθηκαν από το όχημα. (άρθρο 8)

7.α. Ορίζεται ότι:

i) Η ευθύνη για τις ενέργειες των εκπροσώπων των συμβαλλόμενων μερών και των προσώπων που παρέχουν τις υπηρεσίες τους κατά την εκτέλεση ενός συμβολαίου βαρύνει τα συμβαλλόμενα μέρη, εφόσον οι ανωτέρω ενεργούν στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων τους.

ii) Κάθε αξίωση περί ευθύνης για απώλεια ή βλάβη οχήματος ή των παρελκομένων αυτού, καθώς και οποιαδήποτε αξίωση κατά των ανωτέρω εκπροσώπων και προσώπων δύναται να ασκείται μόνον εντός των όρων και περιορισμών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

iii)αα) Οι αξιώσεις από συμβόλαιο που συνάπτεται βάσει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων δύνανται να ασκηθούν ενώπιον του δικαστηρίου που ορίζεται κατόπιν κοινής συμφωνίας των συμβαλλόμενων μερών.

ββ) Καθορίζεται το δικαστήριο που είναι αρμόδιο κατά περίπτωση, πλην αντιθέτου συμφωνίας των μερών.

β. Καθορίζεται ο χρόνος παραγραφής των προαναφερόμενων αξιώσεων και η σχετική χρονική αφετηρία.

(άρθρα 9-12)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΝΚ/CUI - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ε' ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι

1. Καθορίζονται το πεδίο εφαρμογής των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης σιδηροδρομικών υποδομών για σκοπούς διεθνών μεταφορών και η έννοια των όρων που χρησιμοποιούνται στο εν λόγω Προσάρτημα.

(άρθρα 1 και 3)

2.α. Παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να:

i) Δηλώσουν οποτεδήποτε ότι δεν θα εφαρμόσουν το σύνολο των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση σωματικών βλαβών θυμάτων ατυχημάτων, που συμβαίνουν στην επικράτειά τους, όταν τα θύματα είναι υπήκοοί τους ή πρόσωπα με συνθήκη διαμονή στο έδαφός τους.

ii) Ανακαλέσουν μια τέτοια δήλωση ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον θεματοφύλακα.

iii) Αναλαμβάνουν ευθύνες και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από τις προβλεπόμενες στους ανωτέρω ΕΝΚ ή να καθορίσουν ανώτατο ποσό αποζημίωσης για τις υλικές ζημιές.

β. Οποιοσδήποτε όρος συμβολαίου παρεκκλίνει, άμεσα ή έμμεσα, από τους εν λόγω ΕΝΚ θεωρείται άκυρος και ανίσχυρος.

(άρθρα 2 και 4)

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

α. Το συμβόλαιο χρήσης που ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ μεταφορέα και διαχειριστή και κυρίως τους διοικητικούς, τεχνικούς και οικονομικούς όρους χρήσης, περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον συγκεκριμένες ενδείξεις και διαπιστώνεται εγγράφως ή με ισοδύναμη μορφή.

β. Καθορίζονται οι ειδικές υποχρεώσεις του μεταφορέα και του διαχειριστή και προβλέπεται ότι το συμβόλαιο χρήσης μπορεί να συνάπτεται για ορισμένη ή αόριστη περίοδο.

γ. Προβλέπονται επίσης οι περιπτώσεις στις οποίες ο διαχειριστής και ο μεταφορέας, καθώς και κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να καταγγείλουν το συμβόλαιο.

δ. Το συμβαλλόμενο μέρος που προβαίνει στην καταγγελία βαρύνεται έναντι του άλλου για τη ζημία που προκύπτει από αυτήν, εκτός και αν αποδείξει ότι η ζημία δεν προέκυψε από σφάλμα του.

(άρθρα 5-7)

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

1. Οριοθετείται η ευθύνη του διαχειριστή και του μεταφορέα για τις σωματικές βλάβες και ζημιές που προκαλούνται κατά τη χρήση της υποδομής και ορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες οι ανωτέρω απαλλάσσονται.

Η ευθύνη και ο βαθμός αυτής που υπέχει ο διαχειριστής και ο μεταφορέας έναντι αλλήλων για ζημιές από καθυστέρηση ή διαταραχή στην εκμετάλλευση, αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

(άρθρα 8 και 9)

2. Σε περίπτωση που στη ζημία έχουν συμβάλει τόσο ο μεταφορέας όσο και ο διαχειριστής, κάθε συμβαλλόμενο μέρος ευθύνεται μονό στο βαθμό που συνέβαλλαν στη ζημία οι αιτίες που του αποδίδονται και στην περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί, κάθε μέρος αναλαμβάνει τη ζημία που αυτό υπέστη.

Τα ανωτέρω ισχύουν και στις περιπτώσεις που οι εν λόγω αιτίες αποδίδονται και σε πολλούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν την ίδια σιδηροδρομική υποδομή. Εφόσον δε υπάρχει αδυναμία προσδιορισμού του βαθμού συμβολής των αιτιών που συνέβαλλαν στη ζημία, οι μεταφορείς ευθύνονται ισομερώς έναντι του διαχειριστή.

(άρθρο 10)

3.α. Ορίζονται τα επί μέρους έξοδα που περιλαμβάνονται στην αποζημίωση που καταβάλλεται σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή σωματικής ακεραιότητας από σιδηροδρομικό δυστύχημα.

β. Σε περίπτωση θανάτου, προβλέπεται επιπλέον και αποζημίωση για άτομα προς τα οποία ο θανών είχε υποχρέωση διατροφής. Τα σχετικά με την αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία ο θανών συντηρούσε, χωρίς να έχει προς τούτο υποχρέωση, εξακολουθούν να ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο. Ομοίως από το εθνικό δίκαιο ορίζεται εάν και σε ποιο βαθμό ο διαχειριστής ή ο μεταφορέας οφείλουν να καταβάλουν αποζημίωση για σωματικές βλάβες διαφορετική εκείνης των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

γ. Ορίζεται ότι η αποζημίωση που καταβάλλεται για πρόσωπα τα οποία ο θανών συντηρούσε ή είχε υποχρέωση διατροφής, καθώς και εκείνη που καταβάλλεται για την αποκατάσταση βλάβης που προκλήθηκε από ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία ή από την αύξηση των αναγκών, πρέπει να χορηγείται με τη μορφή κεφαλαίου ή, εφόσον αυτό επιτρέπεται από το εθνικό δίκαιο, με τη χορήγηση μίας ετήσιας προσόδου, το ύψος δε της αποζημίωσης αυτής, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 175.000 λογιστικές μονάδες σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο αυτό.

δ. Τα προβλεπόμενα, από τους εν λόγω ΕΝΚ, καθώς και από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, όρια ευθύνης δεν έχουν εφαρμογή σε περίπτωση που αποδεικνύεται ότι η ζημία προήλθε από πράξη ή παράλειψη του δράστη της ζημίας είτε με πρόθεση είτε με βαριά αμέλεια αυτού.

ε. i) Ρυθμίζονται θέματα υπολογισμού της ανωτέρω αποζημίωσης όταν αυτός προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες.

ii) Παρέχεται η δυνατότητα στον δικαιούχο να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης, οι οποίοι υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό (5%) ετησίως από τον προβλεπόμενο χρόνο.

(άρθρα 11-16)

4.α. Σε περίπτωση πρόκλησης της ζημίας από πυρηνικό ατύχημα, καθώς και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται την πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο που υποκαθιστά αυτόν, ο διαχειριστής και ο μεταφορέας απαλλάσσονται της ευθύνης που τους βαρύνει βάσει των υπόψη ΕΝΚ.

β. Ο διαχειριστής και ο μεταφορέας είναι υπεύθυνοι και για τους βοηθούς τους. (άρθρα 17-18)

5. Κάθε αξίωση περί ευθύνης κατά του διαχειριστή ή του μεταφορέα ή κατά των βοηθών, για τους οποίους είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δύναται να ασκείται μόνο εντός των όρων και περιορισμών των εν λόγω Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Κατόπιν συμφωνίας των μερών δύναται να τίθενται όροι εντός των οποίων ασκούνται τα δικαιώματά τους για αποζημιώσεις. (άρθρα 19 - 20)

ΤΙΤΛΟΣ IV

Προβλέπεται ότι οι αξιώσεις των βοηθών του μεταφορέα και του διαχειριστή περί ευθύνης κατά του διαχειριστή και του μεταφορέα αντίστοιχα για ζημιές που προκλήθηκαν από αυτούς ασκούνται μόνο εντός των όρων και περιορισμών των ΕΝΚ. (άρθρο 21)

ΤΙΤΛΟΣ V

i) Ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη διαδικασία συμβιβασμού μεταξύ των μερών και την παραγραφή των εγγειρόμενων αξιώσεων και ορίζονται τα δικαστήρια που είναι αρμόδια για την εκδίκαση των αγωγών που στηρίζονται στους ΕΝΚ.

ii) Προβλέπεται ότι το βάσιμο της πληρωμής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, εφόσον η αποζημίωση έχει καθοριστεί δικαστικά και είχε παρασχεθεί στο διαχειριστή το δικαίωμα παρέμβασης στη διαδικασία. (άρθρα 22-25)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΙΑΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΕΤΑΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΝΚ/ΑΡΤΥ - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤ΄ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

1.α. Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω ΕΝΚ και προσδιορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στο εν λόγω Προσάρτημα.

β. Καθορίζεται ο σκοπός της επικύρωσης των τεχνικών προτύπων σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό και της υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων εφαρμοστέων στο σιδηροδρομικό υλικό. (άρθρα 1-3)

2.α. Ορίζονται:

i) Οι Οργανισμοί στη δικαιοδοσία των οποίων ανήκει η επεξεργασία τεχνικών προτύπων και ενιαίων τεχνικών κανόνων, σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό, καθώς και η τυποποίηση προϊόντων και βιομηχανικών διαδικασιών.

ii) Οι φορείς που έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν αιτήσεις επικύρωσης τεχνικών προτύπων, καθώς και αιτήσεις υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μορφή των ανωτέρω αιτήσεων που απευθύνονται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού και ορίζεται η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων ως αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων επί των αιτήσεων αυτών. (άρθρα 4-7)

3. α. Παρατίθεται πίνακας των τεχνικών παρατηρημάτων, που περιλαμβάνουν τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και τους ενιαίους τεχνικούς κανόνες που έχουν υιοθετηθεί και που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των ΕΝΚ.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει ή θα εφαρμόσει εν μέρει τα ανωτέρω πρότυπα και κανόνες σε ό,τι αφορά στη σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται στην επικράτειά του και την κυκλοφορία επ' αυτής της υποδομής. Η σχετική δήλωση δύναται να ανακαλείται ανά πάσα στιγμή.

γ. Καταργείται από της ενάρξεως ισχύος των Παρατηρημάτων που υιοθέτησε η Επιτροπή Τεχνικών Εμπειρογνομόνων η Σύμβαση σχετικά με την «Τεχνική Ενότητα των Σιδηροδρόμων» που υπεγράφη στη Βέρνη στις 21.10.1882, όπως ισχύει από το 1938. (άρθρα 8-10)

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΠΟΔΟΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΝΚ/ΑΤΜΦ - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ζ΄ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ COTIF 1999)

1. Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω ΕΝΚ και προσδιορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στο Προσάρτημα αυτό. (άρθρα 1-2)

2.α. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα, προκειμένου να τεθεί σε διεθνή κυκλοφορία, πρέπει να γίνει αποδεκτό σύμφωνα με τους υπόψη ΕΝΚ. Η ανωτέρω τεχνική αποδοχή έχει ως σκοπό να επαληθεύσει ότι τα σιδηροδρομικά οχήματα ανταποκρίνονται στους οριζόμενους από τη Σύμβαση κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού, καθώς και στους ειδικούς όρους αποδοχής που προβλέπονται στο Προσάρτημα αυτό.

β. Προβλέπεται η διαδικασία πραγματοποίησης της τεχνικής αποδοχής προς εκμετάλλευση στα μεμονωμένα οχήματα.

γ. Ορίζονται οι αρμόδιες, για την ανωτέρω αποδοχή, εθνικές ή διεθνείς αρχές και προβλέπονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι δυνατή η μεταβίβαση της αρμοδιότητας αυτής σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, καθώς και εκείνες στις οποίες μια τέτοια μεταβίβαση αρμοδιοτήτων δεν επιτρέπεται ή αποκλείεται.

δ. Ρυθμίζονται θέματα αναγνώρισης της τεχνικής αποδοχής ενός τύπου κατασκευής και αποδοχής προς εκμετάλλευση, καθώς και των αντίστοιχων πιστοποιητικών που χορηγούνται από τις αρμόδιες αρχές ενός συμβαλλόμενου μέρους. (άρθρα 3-6)

3.α. Καθορίζονται οι κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού στους οποίους θα πρέπει να ανταποκρίνονται τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά, προκειμένου να είναι αποδεκτά προς κυκλοφορία και χρήση αντίστοιχα στη διεθνή κυκλοφορία.

β. Ορίζονται οι κανόνες εκμετάλλευσης που προβλέπονται από την εν λόγω σύμβαση και τους οποίους πρέπει να τηρούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται σιδηροδρομικά οχήματα αποδεκτά στη διεθνή κυκλοφορία ή διαχειρίζονται αντίστοιχη υποδομή. (άρθρα 7-9)

4.α. Η τεχνική αποδοχή, γενική ή περιορισμένη και με απεριόριστη κατ' αρχήν διάρκεια, είναι συνδεδεμένη με τον τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος ή με το σιδηροδρομικό όχημα.

β. Προβλέπονται τα πρόσωπα και οι φορείς που δύναται να υποβάλλουν σχετική αίτηση και τα δικαιολογητικά που επισυνάπτονται σε αυτήν.

γ. Ορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες είναι δυνατή η: i) ανάκληση μιας αποδοχής τύπου κατασκευής, ii) ανά-

κλήση και αναστολή της αποδοχής προς εκμετάλλευση, καθώς και οι περιπτώσεις που καθίσταται άκυρη η αποδοχή αυτή. (άρθρο 10)

5. Προσδιορίζονται τα έγγραφα (πιστοποιητικά) μέσω των οποίων διαπιστώνεται η αποδοχή τύπου κατασκευής και η αποδοχή προς εκμετάλλευση και ορίζεται το περιεχόμενο αυτών. Τα ανωτέρω έγγραφα περιβάλλονται ενιαίο τύπο τον οποίο καθορίζει ο Οργανισμός κατόπιν σχετικής επεξεργασίας και υιοθέτησης αυτών από την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων. (άρθρα 11-12)

6.α. Συγκροτείται και τηρείται, με ευθύνη του Οργανισμού, τράπεζα δεδομένων σχετικά με τα σιδηροδρομικά οχήματα που είναι αποδεκτά στη διεθνή κυκλοφορία.

β. Ορίζεται η διαδικασία τήρησης και ενημέρωσης της ανωτέρω τράπεζας και προσδιορίζονται οι φορείς που δύνανται να έχουν πρόσβαση στα καταχωρημένα σ' αυτήν δεδομένα.

γ. Καθορίζονται σε Παράρτημα του Προσαρτήματος αυτού, τα δεδομένα στα οποία είναι επιτρεπτή η πρόσβαση των δικαιούχων. Το περιεχόμενο του ανωτέρω Παραρτήματος αποφασίζεται από την Αναθεωρητική Επιτροπή. (άρθρο 13)

7.α. Τα αποδεκτά προς κυκλοφορία σιδηροδρομικά οχήματα πρέπει να φέρουν τα οριζόμενα σήματα και άλλες εγγραφές.

β. Τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζονται η ασφάλεια εκμετάλλευσης, η δημόσια υγεία και η προστασία του περιβάλλοντος. Προς τούτο, τα σιδηροδρομικά οχήματα πρέπει να υπόκεινται στις προβλεπόμενες συντηρήσεις και εργασίες συντήρησης. (άρθρα 14-15)

8.α. Καθορίζονται οι υποχρεώσεις των διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής και αν συντρέχει περίπτωση και των κατόχων και των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρής βλάβης σιδηροδρομικών οχημάτων, υπό την οριζόμενη έννοια.

β. Προσδιορίζονται οι ενέργειες στις οποίες προβαίνουν οι αρμόδιες αρχές σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρής βλάβης σιδηροδρομικών οχημάτων.

γ. Δεν επιτρέπεται η απόρριψη ή η ακινητοποίηση σιδηροδρομικών οχημάτων από την αρμόδια αρχή ή μια άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή έναν διαχειριστή υποδομής, όταν τηρούνται οι οριζόμενες διατάξεις.

δ. Η μη τήρηση των διατάξεων των υπόψη ENK, καθώς και των κανονισμών των Παραρτημάτων των ENK / APTU επιφέρει τις νομικές συνέπειες, οι οποίες προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο του αρμόδιου συμβαλλόμενου κράτους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα κατά περίπτωση.

ε. Ρυθμίζονται θέματα επίλυσης τυχόν διαφωνιών, που ενδεχομένως ανακύπτουν μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλόμενων κρατών σχετικά με την τεχνική αποδοχή οχημάτων και άλλων σιδηροδρομικών υλικών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στη διεθνή κυκλοφορία. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται ότι οι διαφωνίες δύνανται επίσης να υποβάλλονται εν τέλει στο διαιτητικό δικαστήριο σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης. (άρθρα 16-19)

Γ. Με το άρθρο τέταρτο καθορίζεται ο τύπος των κανονιστικών διοικητικών πράξεων, με τις οποίες κυρώνονται και τίθενται σε ισχύ οι τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης.

Δ. Με το άρθρο πέμπτο ανατίθεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η αρμοδιότητα για την προώθηση των ανωτέρω κανονιστικών πράξεων (προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων).

Ε. Με το άρθρο έκτο ορίζεται ο τρόπος καθορισμού της ισοτιμίας της λογιστικής μονάδας, που προβλέπεται στη Σύμβαση, με το εθνικό νόμισμα.

ΣΤ. Με το άρθρο έβδομο προβλέπονται τα εξής:

α.ι) Για την εκπροσώπηση της Ελλάδας στις συνόδους των οργάνων του Οργανισμού απαιτείται η προηγούμενη έγγραφη έγκριση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ii) Ορίζονται οι υποχρεώσεις των εκπροσώπων της Ελλάδας στα προαναφερόμενα όργανα.

β. Ανατίθεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών η αρμοδιότητα για την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στις δαπάνες του Οργανισμού.

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διατύπωση, από ελληνικής πλευράς, δηλώσεων και επιφυλάξεων στη Σύμβαση COTIF 1999.

Ζ. Με το άρθρο όγδοο προβλέπεται ο καθορισμός κάθε αναγκαίας σχετικής λεπτομέρειας για την εφαρμογή του υπό ψήφιση νόμου, με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η. Με το άρθρο δέκατο σε συνδυασμό με το άρθρο 4 του Πρωτοκόλλου ορίζεται η έναρξη ισχύος αυτού και του υπό ψήφιση νόμου.

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 25.000 ευρώ περίπου, από την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στον ΟΤΙΦ, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο 1999, με αντίστοιχη αποτροπή δαπάνης του προϋπολογισμού της Ο.Σ.Ε. Α.Ε., σε βάρος του οποίου καταλογιζόταν μέχρι το οικονομικό έτος 2006 η εν λόγω δαπάνη,

(άρθρο έβδομο παρ. 2)

2. Ετήσια δαπάνη ύψους 6.000 ευρώ περίπου, από την καταβολή εξόδων μετακίνησης στους Έλληνες εκπροσώπους που μετέχουν στις συνόδους των οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 13 της Σύμβασης COTIF 1999. Παράλληλα, αποτρέπεται δαπάνη ύψους 2.000 ευρώ του προϋπολογισμού της Ο.Σ.Ε. Α.Ε., λόγω της κάλυψης από τον Κρατικό Προϋπολογισμό των εξόδων μετακίνησης των Ελλήνων εκπροσώπων στη RID.

(άρθρο 13 COTIF και άρθρο 7 παρ. 1 του νομοσχεδίου)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. Ανάθεση στο Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF) διοικητικών καθηκόντων που συνδέονται με τους σκοπούς του και την ανάληψη των σχετικών δαπανών,

[άρθρο 4 παρ. 3 της Σύμβασης (COTIF)]

β. Αύξηση της ελληνικής συνεισφοράς για την κάλυψη των δαπανών του Οργανισμού που δεν καλύπτονται από άλλα έσοδα λόγω: i) επανακαθορισμού του τρόπου κατανομής των εν λόγω δαπανών στα κράτη μέλη και ii) θέσης κατωτάτου ορίου στις συνεισφορές κάθε κράτους μέλους,

(άρθρο 26 παρ. 1 και 3 COTIF)

4. Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης από την απαλλαγή της υποχρέωσης της χώρας μας να συμμετέχει στη χρηματοδότηση των δαπανών του Οργανισμού (ΟΤΙΦ) σε περίπτωση αναστολής της ιδιότητας μέλους αυτού, κατόπιν σχετικής ελληνικής αίτησης,

(άρθρο 40 παρ. 4 COTIF)

5. Ενδεχόμενη αύξηση δημόσιας περιουσίας σε περίπτωση διάλυσης του Οργανισμού (ΟΤΙΦ) και περιέλευσης μέρους των περιουσιακών στοιχείων του στη χώρα μας, βάσει της οριζόμενης αναλογίας,

(άρθρο 43 παρ. 2 COTIF)

Β. Επί του ποσόλογισμού της Ανώνυμης Εταιρείας Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε. Ν.Π.Ι.Δ. μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Δαπάνη από την προγραμματισμένη συντήρηση και την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης που καθορίζονται στα Παραρτήματα των ENK/APTU στα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία,

(άρθρο 15 Προσαρτήματος Ζ')

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

α. Την καταβολή αποζημιώσεων (εύλογες δαπάνες καταλύματος και δαπάνες ειδοποίησης προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη), σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης ή απώλειας μιας ανταπόκρισης.

(άρθρο 32 παρ. 1 Προσαρτήματος Α')

β. Την ανάληψη της ευθύνης από τον μεταφορέα για το σύνολο της μεταφοράς που εκτελείται από έναν υποκαθιστώντα μεταφορέα,

(άρθρο 39 παρ. 1 Προσαρτήματος Α' και άρθρο 27 παρ. 1 Προσαρτήματος Β')

γ. Το διπλασιασμό της αποζημίωσης που καταβάλλεται από το μεταφορέα, σε περίπτωση: αα) μερικής ή ολικής απώλειας αποσκευών και ββ) καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών,

(άρθρα 4 παρ. 1 και 43 παρ. 1 του Προσαρτήματος Α')

δ. Την αύξηση (από 1.000 σε 1.400 λογιστικές μονάδες) της συνολικής αποζημίωσης που καταβάλλεται για ζημιές που προκαλούνται, εξαιτίας σφάλματος του μεταφορέα, σε αντικείμενα καλά στερεωμένα εντός του οχήματος.

(άρθρο 46 παρ. 1 Προσαρτήματος Α')

ε. Την καταβολή αποζημίωσης για ζημιές σε αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος και οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα.

(άρθρο 46 παρ. 2 Προσαρτήματος Α')

στ. Την άρση του περιορισμού του ύψους της αποζημίωσης που καταβάλλεται για ζημιές που προκαλούνται από πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα με βαρεία αμέλεια αυτού.

(άρθρο 48 Προσαρτήματος Α')

ζ. Την επιμήκυνση του χρονικού διαστήματος εντός του οποίου αποσβέννεται κάθε αξίωση δικαιούχων για ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, εφόσον το ατύχημα δεν γνωστοποιηθεί από τον δικαιούχο.

(άρθρο 58 παρ. 1 Προσαρτήματος Α')

η. Τη μη απόσβεση των αξιώσεων που γεννώνται από τη μεταφορά αποσκευών, σε περίπτωση που αποδεικνύεται από τον δικαιούχο ότι η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα, (άρθρο 59 παρ. 2δ Προσαρτήματος Α')

θ. Την παραγραφή σε 2 έτη των λοιπών αξιώσεων

(πλην αξιώσεων για αποζημίωση, σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού των επιβατών), που γεννώνται από το συμβόλαιο μεταφοράς επιβατών, καθώς και των αξιώσεων που γεννώνται από συμβόλαιο μεταφοράς εμπορευμάτων, για ζημιές που προκαλούνται λόγω βαρείας αμέλειας του μεταφορέα.

(άρθρο 60 παρ. 2 Προσαρτήματος Α' και 48 παρ. 1γ Προσαρτήματος Β')

ι. Την καταβολή τελών και λοιπών αποζημιώσεων για ζημιές που υφίσταται ο δικαιούχος κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω παράλειψης του μεταφορέα να αναγράψει στη φορτωτική την ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους ENK σχετικά με το συμβόλαιο Διεθνούς Σιδηροδρομικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων (ENK/CIM)

(άρθρο 8 παρ. 3 Προσαρτήματος Β')

ια. Τη λήψη από τον μεταφορέα, σε περίπτωση αδυναμίας συνέχισης της μεταφοράς, των αναγκαίων μέτρων για την προάσπιση των συμφερόντων του δικαιούχου διάθεσης του εμπορεύματος (φύλαξη εμπορεύματος) και από την ανάληψη της ευθύνης επιλογής τρίτου στον οποίο αναθέτει το εμπόρευμα στην προαναφερόμενη περίπτωση. (άρθρο 20 παρ 2 και 22 παρ. 2 Προσαρτήματος Β'). Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής μειώνεται εάν το εμπόρευμα πουλήθηκε και από το τίμημα αφαιρεθούν τα τέλη που βαρύνουν το εμπόρευμα,

(άρθρο 22 παρ. 4 Προσαρτήματος Β')

ιβ. Την αποζημίωση που απορρέει από απώλεια ή βλάβη σιδηροδρομικών οχημάτων που μεταφέρονται ως εμπορεύματα ή των εξαρτημάτων αυτών, καθώς και για τη ζημία που απορρέει από την υπέρβαση της σχετικής προθεσμίας παράδοσης,

(άρθρο 24 παρ. 1 Προσαρτήματος Β')

ιγ. Την αύξηση από το τριπλάσιο στο τετραπλάσιο της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, σε περίπτωση υπέρβασης προθεσμίας παράδοσης μεταφερόμενου εμπορεύματος, καθώς και σε περίπτωση μερικής απώλειας του μεταφερόμενου εμπορεύματος,

(άρθρο 33 παρ. 1 και 3 Προσαρτήματος Β')

ιδ. Την καταβολή αυξημένης αποζημίωσης λόγω μερικής ή ολικής απώλειας εμπορεύματος, σε περίπτωση δήλωσης επί της φορτωτικής, μιας αξίας του εμπορεύματος, που υπερβαίνει και υποκαθιστά το προβλεπόμενο όριο αποζημίωσης.

(άρθρο 44 Προσαρτήματος Β')

ιε. Τη μη εφαρμογή των ορίων ευθύνης του μεταφορέα κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, σε περίπτωση που οι σχετικές ζημιές προξενούνται λόγω βαρείας αμέλειας αυτού.

(άρθρο 36 Προσαρτήματος Β')

ιστ. Τον περιορισμό των απαλλακτικών αιτιών, τις οποίες κάθε κράτος μέλος δύναται να προσθέσει στους ENK, όσον αφορά στην ευθύνη σε σιδηροδρομικές - θαλάσσιες μεταφορές,

(άρθρο 38 παρ. 1 Προσαρτήματος Β')

ιζ. Αποζημιώσεις για ζημιές που απορρέουν από την απώλεια ή βλάβη οχήματος που παραδίδεται στον Ο.Σ.Ε. κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς και των παρελκομένων του.

(άρθρο 4 παρ. 1, 3 και 4 Προσαρτήματος Δ')

ιη. Τη μη εφαρμογή των ορίων ευθύνης που προβλέπονται σε περίπτωση βλάβης των προαναφερομένων οχημάτων, εφόσον η ζημία προκύπτει από πράξεις ή παραλείψεις με πρόθεση ή είτε λόγω βαρείας αμέλειας,

(άρθρο 5 Προσαρτήματος Δ')

ιθ. Την υποκατάσταση άλλων σιδηροδρομικών επιχει-

ρήσεων που έχουν παραδώσει οχήματα, ως μέσα μεταφοράς, στην Ο.Σ.Ε. Α.Ε., όσον αφορά στην ευθύνη έναντι του κατόχου, σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας του οχήματος ή των παρελκομένων του.

(άρθρο 8 Προσαρτήματος Δ')

κ. Την καταβολή αποζημίωσης για ζημιές, που προκύπτουν εκ της καταγγελίας συμβολαίων χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής εκ μέρους της Ελλάδας,

(άρθρο 7 παρ. 5 Προσαρτήματος Ε')

κα. Την καταβολή αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες, καθώς και υλικές και χρηματικές ζημιές που προκαλούνται σε μεταφορείς ή στους βοηθούς τους, κατά τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, εφόσον έχουν την αιτία τους στην υποδομή αυτή.

(άρθρα 8 παρ. 1, 11 και 12 Προσαρτήματος Ε')

κβ. Την καταβολή αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές που προκαλούνται σε διαχειριστές σιδηροδρομικής γραμμής ή στους βοηθούς τους, κατά τη διάρκεια χρήσης της υποδομής,

(άρθρα 9 παρ. 1, 11 και 12 Προσαρτήματος Ε')

3. Ενδεχόμενη δαπάνη ή αύξηση εσόδων, σε περίπτωση ανάληψης ευθυνών και υποχρεώσεων μεγαλύτερων εκείνων που προβλέπονται στους ENK σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUI).

(άρθρο 4 Προσαρτήματος Ε')

4. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων από τον επανακαθορισμό των αντικειμένων (χειραποσκευών) και ζώων που δύναται να μεταφέρει μαζί του ο επιβάτης,

(άρθρο 12 παρ. 1 Προσαρτήματος Α')

5. Αποτροπή δαπάνης από:

α. Τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα για ζημιές που απορρέουν από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων, χειραποσκευών ή ζώων, των οποίων η εποπτεία ανήκει στον επιβάτη, μόνο στην περίπτωση που η βλάβη προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα.

(άρθρο 33 παρ. 2 Προσαρτήματος Α')

β. Τη θέση ανώτατου ορίου (1.400 λογιστικές μονάδες ανά επιβάτη) στην αποζημίωση που καταβάλλει ο μεταφορέας σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αντικειμένων,

(άρθρο 34 Προσαρτήματος Α')

γ. Τη μη καταβολή αποζημιώσεων από τον μεταφορέα, σε περίπτωση που οι ζημιές προκαλούνται από τη μη συμμόρφωση του επιβάτη σε διατάξεις τελωνειακών ή άλλων διοικητικών αρχών.

(άρθρο 35 Προσαρτήματος Α')

6. Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης από:

α. Τη μη επιστροφή κομίστρου και τιμήματος, για τη μεταφορά αποσκευών, που έχουν καταβληθεί από επιβάτες που αποκλείονται της μεταφοράς καθ' οδόν.

(άρθρο 9 παρ. 2 Προσαρτήματος Α')

β. Τον περιορισμό των υποχρεώσεων του μεταφορέα, σε περίπτωση κατάργησης ή καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας ή απώλειας ανταπόκρισης,

(άρθρο 11 Προσαρτήματος Α')

γ. Τη θέση ανώτατου ορίου (το προβλεπόμενο από τους ENK σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (ENK/CIV) στο συνολικό ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστώντα μεταφορέα και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς,

(άρθρο 39 παρ. 5 Προσαρτήματος Α')

δ. Το διπλασιασμό του ποσού της αποζημίωσης ανά δελτίο αποσκευών πέραν του οποίου οφείλονται τόκοι,

(άρθρο 49 παρ. 4 Προσαρτήματος Α')

ε. Τον περιορισμό στο κόστος αποκατάστασης της αποζημίωσης που καταβάλλεται για τη βλάβη ενός σιδηροδρομικού οχήματος που κινείται επί ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπορεύμα ή μιας μονάδας διατροφικής μεταφοράς ή των εξαρτημάτων τους.

(άρθρο 32 παρ. 3 Προσαρτήματος Β')

στ. Τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα για τους εκπροσώπους του, καθώς και για τα άλλα πρόσωπα, στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση μιας μεταφοράς, μόνο στις περιπτώσεις που οι ανωτέρω ενεργούν εντός του πλαισίου άσκησης των καθηκόντων τους.

(άρθρο 40 Προσαρτήματος Β')

ζ. Τον περιορισμό των αποζημιώσεων για ζημιές στη σιδηροδρομική υποδομή λόγω της ανάληψης ευθύνης από τον διαχειριστή της υποδομής μόνο κατά το μέρος που αυτός συνέβαλλε στη ζημία.

(άρθρο 10 Προσαρτήματος Ε')

η. Τυχόν καθορισμό μέγιστου ποσού αποζημίωσης για υλικές ζημιές όσον αφορά στη χρήση υποδομών άλλων κρατών από την Ο.Σ.Ε. Α.Ε..

(άρθρο 4 Προσαρτήματος Ε')

7. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την:

α. Είσπραξη από επιβάτες των δαπανών που προκαλούνται από την επαλήθευση, σε περίπτωση διαπίστωσης της μη τήρησης των όρων μεταφοράς,

(άρθρο 13 παρ. 2 Προσαρτήματος Α')

β. Είσπραξη τελών για την επαλήθευση της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του.

(άρθρο 11 Προσαρτήματος Β')

γ. Είσπραξη αποζημιώσεων από τον αποστολέα ή τον παραλήπτη εμπορευμάτων για τέλη και βλάβη που επιφέρει η εκτέλεση μεταγενέστερων τροποποιήσεων στο συμβόλαιο μεταφοράς,

(άρθρο 19 παρ. 2 Προσαρτήματος Β')

δ. Επιστροφή των δαπανών που προκλήθηκαν στον μεταφορέα (είσπραξη κομίστρου κ.λπ.) εξαιτίας συγκεκριμένων συμπεριφορών του.

(άρθρο 22 παρ. 1 Προσαρτήματος Β')

ε. Είσπραξη της αποζημίωσης που είχε καταβληθεί για απώλεια οχήματος το οποίο έχει παραδοθεί στην Ο.Σ.Ε. Α.Ε., κατά χρήση, ως μέσο μεταφοράς, σε περίπτωση ανεύρεσής του και επιστροφής στον δικαιούχο.

(άρθρο 6 Προσαρτήματος Δ')

στ. Μη εφαρμογή των ορίων ευθύνης που προβλέπονται στους ENK/CUI, για ζημιές που προκαλούνται στη σιδηροδρομική υποδομή από πρόθεση ή βαριά αμέλεια αλλοδαπών μεταφορέων. (άρθρο 15 Προσαρτήματος Ε')

8. Ενδεχόμενη δαπάνη ή αύξηση εσόδων, κατά περίπτωση, από την καταβολή / είσπραξη τόκων επί της αποζημίωσης που καταβάλλεται - εισπράττεται επί της σιδηροδρομικής υποδομής,

(άρθρο 16 παρ.2 Προσαρτήματος Ε')

Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 2008

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Λέτσιος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ*(άρθρο 75 παρ.3 του Συντάγματος)*

στο σχέδιο νόμου «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980»

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται επί του Κρατικού Προϋπολογισμού τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 25.000 ευρώ περίπου, από την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στον ΟΤΙF, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο 1999.

(άρθρο έβδομο παρ. 2)

2. Ετήσια δαπάνη ύψους 6.000 ευρώ περίπου, από την καταβολή εξόδων μετακίνησης στους Έλληνες εκπροσώπους που μετέχουν στις συνόδους των οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 13 της Σύμβασης COTIF 1999.

(άρθρο 13 COTIF και άρθρο 7 παρ. 1 του νομοσχεδίου)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. Ανάθεση στο Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (ΟΤΙF) διοικητικών καθηκόντων που συνδέονται με τους σκοπούς του και την ανάληψη των σχετικών δαπανών.

[άρθρο 4 παρ. 3 της Σύμβασης (COTIF)]

β. Αύξηση της ελληνικής συνεισφοράς για την κάλυψη των δαπανών του Οργανισμού που δεν καλύπτονται από άλλα έσοδα λόγω: i) επανακαθορισμού του τρόπου κατανομής των εν λόγω δαπανών στα κράτη μέλη και ii) θέσης κατώτατου ορίου στις συνεισφορές κάθε κράτους μέλους.

(άρθρο 26 παρ. 1 και 3 COTIF)

Οι ανωτέρω δαπάνες, εφόσον πραγματοποιούνται, θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ. Αλογοσκούφης

Κ. Χατζηδάκης