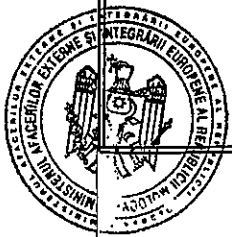


**CONVENȚIA  
privind transporturile internaționale feroviare  
(COTIF)**

**Berna, 9 mai 1980**



**TRADUCERE OFICIALĂ ÎN LIMBA ROMÂNĂ**





## PROTOCOL

din 3 iunie 1999

### Pentru modificarea Convenției privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980

(Protocolul 1999)

În temeiul Articolelor 6 și 19.2 din Convenția privind transporturile internaționale feroviare, semnata la Berna, la 9 mai 1980, denumita în continuare "COTIF 1980", a avut loc la Vilnius, în perioada 26 mai - 3 iunie 1999, cea de-a cincea Adunare generală a Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).

- Având convingerea necesității și utilității unei organizații interguvernamentale care să trateze pe cât posibil toate aspectele legate de transportul internațional feroviar, la nivel de state,

- considerând că în acest scop, ținându-se seama și de aplicarea COTIF 1980 de un număr de 39 de state din Europa, Asia și Africa, precum și de operatorii feroviari din aceste state, organizația cea mai potrivită este OTIF,

- considerând că este necesară dezvoltarea COTIF 1980, în principal a Regulilor uniforme CIV și a Regulilor uniforme CIM, astfel încât să fie adaptată noilor necesități ale transporturilor internaționale feroviare,

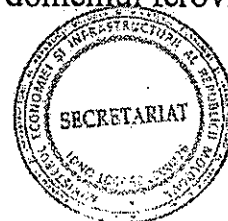
- considerând că siguranța în timpul transportului mărfurilor periculoase în traficul internațional feroviar impune transformarea RID într-un regim de drept public, a cărui aplicare nu mai depinde de încheierea unui contract de transport supus Regulilor uniforme CIM,

- considerând că, de la semnarea Convenției, la data de 9 mai 1980, schimbările politice, economice și juridice survenite în numeroase state membre implică stabilirea și dezvoltarea prescripțiilor uniforme care acoperă alte domenii legislative care sunt importante pentru traficul internațional feroviar,

- considerând că statele ar trebui, ținând seama de interesele publice specifice, să ia măsuri mai eficiente pentru eliminarea dificultăților care mai persistă la punctele de trecere a frontierei în traficul internațional feroviar,

- considerând că, în interesul transporturilor internaționale feroviare, este important ca acordurile și convențiile internaționale multilaterale existente din domeniul feroviar să fie actualizate și, dacă este cazul, să fie integrate în Convenție,

Adunarea generală a hotărât cele ce urmează:



## ARTICOLUL 1

### Noul conținut al Convenției

COTIF 1980 se modifica în conformitate cu conținutul prezentat în Anexa, care este parte integrantă a prezentului Protocol.

## ARTICOLUL 2

### Depozitarul provizoriu

1 Funcțiile Guvernului depozitar, prevăzute la Articolele 22 până la 26 din COTIF 1980, sunt asumate de OTIF, în calitate de depozitar provizoriu, din momentul deschiderii spre semnare a prezentului Protocol și până la data intrării sale în vigoare.

2 Depozitarul provizoriu informează statele membre despre

a) semnarea prezentului Protocol și depunerea instrumentelor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare,

b) data intrării în vigoare a prezentului Protocol prin aplicarea Articolului 4 al acestuia, și își asumă celelalte funcții de depozitar așa cum sunt acestea enunțate în Partea a VII-a a Convenției de la Viena din 23 mai 1969 privind Legea tratatelor.

## ARTICOLUL 3

### Semnarea. Ratificarea. Acceptarea. Aprobarea. Aderarea

1 Prezentul Protocol rămâne deschis spre semnare de către statele membre până la data de 31 decembrie 1999. Semnarea se efectuează la Berna, la sediul depozitarului provizoriu.

2 În conformitate cu Articolul 20 1 din COTIF 1980, prezentul Protocol este supus ratificării, acceptării sau aprobării. Instrumentele de ratificare, acceptate sau aprobate sunt depuse cât mai curând posibil la depozitarul provizoriu.

3 Statele membre care nu au semnat prezentul Protocol în termenul prevăzut la 1, precum și statele a căror cerere de aderare la COTIF 1980 a fost admisă cu drepturi depline, în conformitate cu Articolul sau 23 2, pot să adere la prezentul Protocol, înaintea intrării sale în vigoare, prin depunerea unui instrument de aderare la depozitarul provizoriu.

4 Aderarea la COTIF 1980, în conformitate cu Articolul sau 23, a unui stat a cărui cerere de aderare a fost înaintată în perioada cuprinsă între deschiderea prezentului Protocol spre semnare și intrarea sa în vigoare, va fi considerată ca fiind o aderare atât pentru COTIF 1980, cât și pentru Convenție cu noul său conținut prezentat în Anexa la prezentul Protocol.

## ARTICOLUL 4

### Intrarea în vigoare

1 Prezentul Protocol intră în vigoare în prima zi a celei de-a treia luni care urmează după luna în cursul căreia depozitarul provizoriu va fi notificat statelor membre asupra



depunerii instrumentului prin care sunt îndeplinite condițiile de la Articolul 20 2 din COTIF 1980. Sunt considerate state membre, în conformitate cu Articolul 20 2 menționat, acele state care, în momentul luării deciziei de către cea de-a cincea Adunare generală, erau state membre și care sunt în continuare state membre în momentul în care sunt îndeplinite condițiile pentru intrarea în vigoare a prezentului Protocol.

2 Totuși, Articolul 3 se aplică încă din momentul deschiderii spre semnare a prezentului Protocol.

## **ARTICOLUL 5**

### **Declarații și rezerve**

Declarațiile și rezervele, prevăzute la Articolul 42 1 din Convenția cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol, se pot formula sau emite în orice moment, chiar și înaintea intrării în vigoare a prezentului Protocol. Ele devin efective din momentul intrării în vigoare a prezentului Protocol.

## **ARTICOLUL 6**

### **Prevederi tranzitorii**

1 După cel târziu șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului Protocol, secretarul general al OTIF convoacă Adunarea generală în scopul:

a) desemnării membrilor Comitetului administrativ pentru perioada următoare (Articolul 14 2, litera b) din COTIF cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol) și dacă este cazul, în scopul luării unei decizii cu privire la încheierea mandatului Comitetului administrativ aflat în funcție,

b) stabilirii, pe o perioadă de șase ani, a valorii maxime la care se pot ridica cheltuielile Organizației pe durata fiecărei perioade bugetare (Articolul 14 2, litera e) din COTIF cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol), și

c) alegerii, dacă este cazul, a secretarului general (Articolul 14 2, litera c) din COTIF cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol).

2 După cel târziu trei luni de la intrarea în vigoare a prezentului Protocol, secretarul general al OTIF convoacă Comisia de experți tehnici.

3 După intrarea în vigoare a prezentului Protocol, mandatul Comitetului administrativ, stabilit în conformitate cu Articolul 6 2, litera b) din COTIF 1980, se încheie la data stabilită de Adunarea generală data care trebuie să coincidă cu începutul mandatului membrilor și membrilor supleanți ai Comitetului administrativ desemnați de aceasta (Articolul 14 2, litera b) din COTIF cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol).

4 Mandatul directorului general al Oficiului central, aflat în funcție în momentul intrării în vigoare a prezentului Protocol, se încheie la expirarea perioadei pentru care a fost



numit, în conformitate cu Articolul 7 2, litera d) din COTIF 1980. Din momentul intrării în vigoare a prezentului Protocol, acesta exercita funcția de secretar general.

5 Chiar și după intrarea în vigoare a prezentului Protocol sunt în continuare aplicabile prevederile relevante din Articolele 6, 7 și 11 din COTIF 1980 în ceea ce privește:

- a) auditarea conturilor și aprobarea conturilor anuale ale Organizației,
- b) stabilirea contribuțiilor definitive ale statelor membre la cheltuielile Organizației,
- c) plata contribuțiilor,
- d) valoarea maxima la care se pot ridica cheltuielile Organizației pe durata unei perioade de cinci ani, stabilită înaintea intrării în vigoare a prezentului Protocol. Literele a) până la c) se referă la anul în cursul căruia intră în vigoare prezentul Protocol, precum și la anul anterior acestuia.

6 Contribuțiile definitive ale statelor membre, datorate pentru anul în cursul căruia intră în vigoare prezentul Protocol, sunt calculate în temeiul Articolului 11 1 din COTIF 1980.

7 La solicitarea statului membru a cărui contribuție calculată în conformitate cu Articolul 26 din Convenție cu conținutul prezentat în Anexa la prezentul Protocol este mai mare decât cea datorată pentru anul 1999, Adunarea generală poate stabili contribuția statului respectiv pentru cei trei ani care urmează după anul intrării în vigoare a prezentului Protocol, ținând seama de următoarele principii:

- a) baza de stabilire a contribuției pentru perioada tranzitorie o reprezintă contribuția minima prevăzută la Articolul 26 3 menționat mai sus sau contribuția datorată pentru anul 1999 dacă aceasta este mai mare decât contribuția minimă;
- b) contribuția trebuie să fie adaptată în mod progresiv în cel mult trei etape pentru a se ajunge la valoarea contribuției definitive calculate în conformitate cu Articolul 26 menționat mai sus. Această prevedere nu se aplică în cazul statelor membre care sunt datoare cu plata contribuției minime care, în orice caz, va rămâne ca datorie.

8 Contractele de transport călători sau marfă în trafic internațional între statele membre, încheiate în baza Regulilor uniforme CIV 1980 sau a Regulilor uniforme CIM 1980, sunt supuse în continuare Regulilor uniforme aflate în vigoare în momentul încheierii contractului chiar și după intrarea în vigoare a prezentului Protocol.

9 Prevederile restrictive ale Regulilor uniforme CUV și ale Regulilor uniforme CUI se aplică, în cazul contractelor încheiate înaintea intrării în vigoare a prezentului Protocol după un an de la intrarea în vigoare a acestuia.



## ARTICOLUL 7 Textele Protocolului

1. Prezentul Protocol este încheiat și semnat în limbile franceză, germană și engleză. În caz de divergență, textul în limba franceză prevalează.

2. La propunerea unuia din statele interesate, Organizația publică traduceri oficiale ale prezentului Protocol în alte limbi, în măsura în care una din aceste limbi este limba oficială pe teritoriul a cel puțin două state membre. Aceste traduceri sunt elaborate în cooperare cu serviciile competente ale statelor membre interesate.

Drept care, împuterniciții menționați mai jos, deplin autorizați de către guvernele respective, au semnat prezentul Protocol.

Redactat la Vilnius, la 3 iunie 1999, în câte un exemplar original în fiecare din limbile franceză, germană și engleză; aceste exemplare rămân depuse în arhivele OTIF. Copii autorizate ale Protocolului vor fi transmise fiecăruia din statele membre.

1. Pentru Republica Albania:
2. Pentru Republica Algeriană Democratică și Populară:
3. Pentru Republica Federală Germania:
4. Pentru Republica Austria:
5. Pentru Regatul Belgiei:
6. Pentru Bosnia și Herțegovina:
7. Pentru Republica Bulgaria:
8. Pentru Republica Croația:
9. Pentru Regatul Danemarcei:
10. Pentru Regatul Spaniei:
11. Pentru Republica Finlanda:
12. Pentru Republica Franceză:
13. Pentru Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord:
14. Pentru Republica Elenă:
15. Pentru Republica Ungaria:
16. Pentru Republica Irak:
17. Pentru Republica Islamică Iran:
18. Pentru Irlanda:
19. Pentru Republica Italiană:
20. Pentru Republica Libaneză:
21. Pentru Principatul Liechtenstein:
22. Pentru Republica Lituania:
23. Pentru Marele Ducat al Luxemburgului:
24. Pentru Fosta Republică Iugoslavă Macedonia:
25. Pentru Regatul Marocului:
26. Pentru Principatul Monaco:
27. Pentru Regatul Norvegiei:
28. Pentru Regatul Țărilor de Jos:



29. Pentru Republica Polonia:
30. Pentru Republica Portugheza:
31. Pentru Romania:
32. Pentru Republica Slovacă:
33. Pentru Republica Slovenia:
34. Pentru Regatul Suediei:
35. Pentru Confederația Elvețiană:
36. Pentru Republica Arabă Siriană:
37. Pentru Republica Cehă:
38. Pentru Republica Tunisia:
39. Pentru Republica Turcia.



**Convenție**  
privind transporturile internaționale feroviare (COTIF)  
din 9 mai 1980  
în versiunea modificată de Protocolul din 3 iunie 1999

**TITLUL I**  
Prevederi generale  
**ARTICOLUL 1**  
Organizația Interguvernamentală

§ 1 Pârțile la prezenta Convenție constituie, în calitate de state membre, Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF), denumită în continuare "Organizație".

§ 2 Sediul Organizației este la Berna. Adunarea generală poate hotărî schimbarea sediului într-un alt loc situat în unul din statele membre.

§ 3 Organizația are personalitate juridică. Ea are îndeosebi capacitatea de a contracta, de a achiziționa și de a înstrăina bunuri imobile și mobile, precum și de a acționa în justiție.

§ 4 Organizația, membrii personalului său, experții la care ea face apel și reprezentanții statelor membre se bucură de privilegiile și de imunitățile necesare pentru îndeplinirea misiunii lor, în condițiile definite în Protocolul privind privilegiile și imunitățile Organizației, anexat la Convenție.

§ 5 Relațiile dintre Organizație și statul în care aceasta își are sediul sunt reglementate printr-un Acord privind sediul Organizației.

§ 6 Limbile de lucru ale Organizației sunt franceza, germana și engleza. Adunarea generală poate introduce și alte limbi de lucru.

**ARTICOLUL 2**  
Scopul Organizației

§ 1 Scopul Organizației este de a promova, de a îmbunătăți și de a facilita, din toate punctele de vedere, traficul internațional feroviar, în principal prin:

a) stabilirea de regimuri de drept uniform în următoarele domenii juridice:

1. contractul privind transportul internațional de călători și mărfuri în traficul internațional feroviar direct, inclusiv transporturile complementare cu alte mijloace de transport care fac obiectul unui singur contract;

2. contractul privind utilizarea unor vehicule ca mijloc de transport în traficul internațional feroviar;

3. contractul privind utilizarea infrastructurii în traficul internațional feroviar;

4. transportul de mărfuri periculoase în traficul internațional feroviar;

b) contribuirea la eliminarea, într-un termen cât mai scurt, ținând seama de interesele publice specifice, a dificultăților la punctele de trecere a frontierei în traficul internațional feroviar, în măsura în care cauzele acestor dificultăți țin de competența statelor;

c) contribuirea la interoperabilitatea și la armonizarea tehnică în sectorul feroviar prin validarea unor norme tehnice și adoptarea unor prescripții tehnice uniforme;



- d) stabilirea unei proceduri uniforme pentru admiterea tehnică a materialului feroviar destinat utilizării în traficul internațional;
- e) urmărirea aplicării tuturor regulilor și a recomandărilor stabilite în cadrul Organizației;
- f) dezvoltarea regimurilor de drept uniform, a regulilor și procedurilor la care s-a făcut referire la literele a) până la e), ținând seama de evoluția juridică, economică și tehnică.

§ 2 Organizația poate:

- a) în cadrul obiectivelor menționate la § 1, să elaboreze alte regimuri de drept uniform;
- b) să constituie un cadru în care statele membre să poată elabora alte convenții internaționale având drept scop promovarea, îmbunătățirea și facilitarea traficului internațional feroviar.

### ARTICOLUL 3

#### Cooperarea internațională

§ 1 Statele membre se angajează, în principiu, să-și concentreze, în cadrul Organizației, cooperarea internațională din domeniul feroviar, în măsura în care există o coerență cu sarcinile care îi sunt atribuite în conformitate cu Articolele 2 și 4. Pentru realizarea acestui obiectiv, statele membre vor lua toate măsurile necesare și utile în scopul adaptării convențiilor și acordurilor internaționale multilaterale în vigoare la care sunt parte contractante, în măsura în care aceste convenții și acorduri privesc cooperarea internațională în domeniul feroviar și transferă altor organizații interguvernamentale sau neguvernamentale competente care coincid cu sarcinile atribuite Organizației.

§ 2 Obligațiile care rezultă din § 1 pentru statele membre, care sunt în același timp Membre ale Comunităților Europene sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European, nu prevalează asupra obligațiilor pe care le au aceste state în calitate lor de Membre ale Comunităților Europene sau de state părți la Acordul privind Spațiul Economic European.

### ARTICOLUL 4

#### Preluarea și transferul de atribuții

§ 1 Prin hotărârea Adunării generale, Organizația este autorizată să preia, în cadrul obiectivelor definite la Articolul 2, atribuțiile, resursele și obligațiile care ar urma să-i fie transferate de către alte organizații interguvernamentale în baza acordurilor încheiate cu aceste organizații.

§ 2 Prin hotărârea Adunării generale, Organizația poate să transfere altor organizații interguvernamentale atribuții, resurse și obligații în baza acordurilor încheiate cu aceste organizații.

§ 3 Organizația poate să preia, cu aprobarea Comitetului administrativ, unele funcții administrative care au legături cu obiectivele sale și care îi sunt încredințate de un stat



membru. Cheltuielile Organizației aferente acestor funcții revin în sarcina statului membru respectiv.

## ARTICOLUL 5

### Obligații specifice ale statelor membre

§ 1 Statele membre convin să adopte toate măsurile corespunzătoare în scopul facilitării și accelerării traficului internațional feroviar. În acest scop, fiecare stat membru se angajează, pe cât posibil:

- a) să elimine orice procedură inutilă,
- b) să simplifice și să standardizeze formalitățile deja impuse,
- c) să simplifice controalele la frontieră.

§ 2 În scopul facilitării și îmbunătățirii traficului internațional feroviar, statele membre convin să-și aducă contribuția în scopul realizării unui grad cât mai mare posibil de uniformitate a regulamentelor, standardelor, procedurilor și metodelor de organizare referitoare la vehiculele feroviare, personalul feroviar, infrastructura feroviară și serviciile auxiliare.

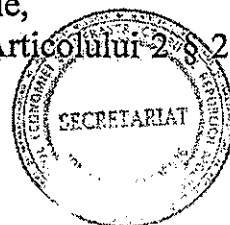
§ 3 Statele membre convin să faciliteze încheierea de acorduri între gestionarii de infrastructură având drept scop optimizarea traficului internațional feroviar.

## ARTICOLUL 6

### Reguli uniforme

§ 1 Traficul internațional feroviar și admiterea materialului feroviar pentru a fi utilizat în traficul internațional, în măsura în care nu s-au făcut declarații sau nu s-au formulat rezerve în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază, sunt reglementate de:

- a) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport Internațional Feroviar de Călători (CIV)", care constituie Apendice A la Convenție,
- b) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport internațional Feroviar de Marfă (CIM)", care constituie Apendice B la Convenție,
- c) "Regulamentul privind Transportul internațional Feroviar de Mărfuri periculoase (RID)", care constituie Apendice C la Convenție,
- d) "Regulile uniforme privind Contractele de Utilizare a Vehiculelor în Traficul internațional Feroviar (CUV)", care constituie Apendice D la Convenție,
- e) "Regulile uniforme privind Contractul de Utilizare a Infrastructurii în Traficul internațional Feroviar (CUI)", care constituie Apendice E la Convenție,
- f) "Regulile uniforme privind Validarea Normelor Tehnice și Adoptarea Prescripțiilor Tehnice Uniforme aplicabile Materialului Feroviar destinat utilizării în Trafic internațional (APTU)", care constituie Apendice F la Convenție,
- g) "Regulile uniforme privind Admiterea Tehnică a Materialului Feroviar utilizat în Trafic internațional (ATMF)", care constituie Apendice G la Convenție,
- h) alte regimuri de drept uniform elaborate de Organizație în baza Articolului 2 § 2, litera a), care constituie de asemenea Apendice la Convenție.



§ 2 Regulile uniforme, Regulamentului și regimurile menționate la § 1, inclusiv Anexele acestora, constituie parte integrantă la Convenție.

## ARTICOLUL 7

### Definirea expresiei "Convenție"

În prevederile următoare, expresia "Convenție" acoperă Convenția propriu-zisă, Protocolul la care s-a făcut referire în Articolul 1 § 4 și Apendicele la care s-a făcut referire în Articolul 6, inclusiv Anexele acestora.

## TITLUL II

### Prevederi comune

## ARTICOLUL 8

### Legislația națională

§ 1 La interpretarea și aplicarea Convenției se va ține seama de caracterul său de drept internațional și de necesitatea promovării uniformității.

§ 2 În lipsa unor prevederi în Convenție, se aplică legislația națională.

§ 3 "Legislație națională" înseamnă legislația statului în care persoanele în drept își exercită drepturile, inclusive regulile referitoare la conflictele de legi.

## ARTICOLUL 9

### Unitatea de cont

§ 1 Unitatea de cont la care s-a făcut referire în Apendice reprezintă Dreptul de tragere special așa cum este definit de Fondul Monetar Internațional.

§ 2 Valoarea în Drept de tragere special a monedei naționale a unui stat membru care este și Membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în conformitate cu metoda aplicată de Fondul Monetar Internațional pentru propriile operațiuni și tranzacții.

§ 3 Valoarea în Drept de tragere special a monedei naționale a unui stat membru care nu este Membru al Fondului Monetar Internațional se calculează după metoda stabilită de statul respectiv. Acest calcul trebuie să exprime, în monedă națională, o valoare reală cât mai apropiată posibil de valoarea care ar rezulta prin aplicarea § 2.

§ 4 De fiecare dată când se produce o schimbare a metodei lor de calcul sau a valorii monedei lor naționale, în raport cu unitatea de cont, statele vor comunica secretarului general metoda lor de calcul în conformitate cu § 3. Acesta din urmă va notifica celelalte state membre asupra acestor informații.



§ 5 O sumă exprimată în unități de cont este transformată în moneda națională a statului unde își are sediul tribunalul sesizat. Conversia se efectuează la valoarea pe care moneda corespunzătoare o are la data când s-a pronunțat decizia judecătorească sau la o dată convenită de părți.

## ARTICOLUL 10

### Prevederi suplimentare

§ 1 Două sau mai multe state membre sau doi sau mai mulți transportatori pot conveni asupra unor prevederi suplimentare în vederea punerii în aplicare a Regulilor uniforme CIV și a Regulilor uniforme CIM; fără să poată însă deroga de la aceste Reguli uniforme.

§ 2 Prevederile suplimentare la care s-a făcut referire la § 1 vor intra în vigoare și vor fi publicate în maniera cerută de legile și prescripțiile fiecărui stat. Prevederile suplimentare ale statelor și intrarea lor în vigoare sunt comunicate secretarului general. Acesta va notifica statele membre asupra acestor informații.

## ARTICOLUL 11

### Cauțiunea judiciară

Cauțiunea pentru garantarea plății cheltuielilor nu poate fi impusă în cazul acțiunii judiciare bazate pe Regulile uniforme CIV, Regulile uniforme CIM, Regulile uniforme CUV sau Regulile uniforme CUI.

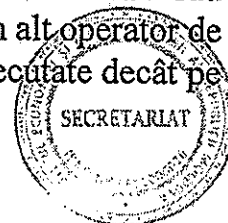
## ARTICOLUL 12

### Executarea sentințelor. Aplicarea sechestrelor

§ 1 Atunci când sentințele pronunțate de instanța competentă, în temeiul prevederilor Convenției, în urma procesului sau în lipsă, au devenit executorii, în conformitate cu legile aplicate de instanța în cauză, ele căpătând forță executorie în fiecare din celelalte state membre, după îndeplinirea formalităților cerute de statul în care trebuie să aibă loc executarea. Revizuirea de fond a cazului nu este admisă. Aceste prevederi se aplică și în cazul soluționărilor judiciare.

§ 2 Prevederile de la § 1 nu se vor aplica sentințelor care au forță executorie provizorie, nici obligațiilor la plata despăgubirilor care vor fi pronunțate împotriva unui reclamant ca urmare a respingerii acțiunii sale în justiție.

§ 3 Creanțele izvorâte ca urmare a unui transport supus Regulilor uniforme CIV sau Regulilor uniforme CIM, datorate unui operator de transport de către un alt operator de transport care nu intră în jurisdicția aceluiași stat membru, nu pot fi executate decât pe



baza unei sentințe pronunțate de organul jurisdicțional al statului membru care are jurisdicție asupra operatorului titular al creanțelor de executat.

§ 4 Creanțele izvorâte dintr-un contract supus Regulilor uniforme CUV sau Regulilor uniforme CUI nu pot fi executate decât pe baza unei sentințe pronunțate de organul jurisdicțional al statului membru care are jurisdicție asupra operatorului titular al creanțelor de executat.

§ 5 Vehiculele feroviare nu pot fi sechestrate, pe un alt teritoriu decât cel al statului membru în care își are sediul social deținătorul acestora, decât pe baza unei sentințe pronunțate de organul jurisdicțional al acestui stat. Termenul "deținător" desemnează cel care exploatează din punct de vedere economic, de o manieră durabilă, un vehicul feroviar ca mijloc de transport, fie că este proprietarul acestuia fie că are dreptul de a dispune de acesta.

### TITLUL III

#### Structura și funcționarea

### ARTICOLUL 13

#### Organele

§ 1 Funcționarea Organizației este asigurată de următoarele organe:

- a) Adunarea generală,
- b) Comitetul administrativ,
- c) Comisia de revizuire,
- d) Comisia de experți pentru transportul mărfurilor periculoase (Comisia de experți RID),
- e) Comisia de facilități feroviare,
- f) Comisia de experți tehnici,
- g) Secretarul general.

§ 2 Adunarea generală poate decide crearea, cu caracter temporar, a altor comisii având sarcini specifice.

§ 3 În cazul stabilirii cvorumului în Adunarea generală sau în Comisiile la care s-a făcut referire la § 1, literele c) până la f), nu sunt luate în considerare statele membre care nu au drept de vot (Articolul 14 § 5, Articolul 26 § 7 sau Articolul 40 § 4).

§ 4 Președinția Adunării generale, președinția Comitetului administrativ, precum și funcția de secretar general trebuie să fie atribuite, în principiu, unor cetățeni ai unor state membre diferite.

### ARTICOLUL 14

#### Adunarea generală

§ 1 Adunarea generală este compusă din toate statele membre.



§ 2 Adunarea generală:

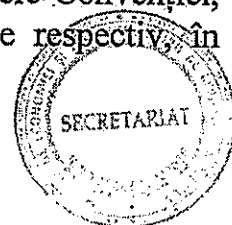
- a) stabilește regulamentul său intern;
- b) desemnează membrii Comitetului administrativ precum și un membru supleant pentru fiecare din aceștia și alege statul membru care va asigura președinția Comitetului administrativ (Articolul 15 §§ 1 până la 3);
- c) alege secretarul general (Articolul 21 § 2);
- d) emite directive privind activitatea Comitetului administrativ și a secretarului general;
- e) stabilește, pe perioade de câte șase ani, valoarea maximă la care se pot ridica cheltuielile Organizației pe durata fiecărei perioade bugetare (Articolul 25); în cazul în care nu a stabilit o asemenea valoare, emite pentru o perioadă de maximum șase ani directive privind limitarea acestor cheltuieli;
- f) hotărăște schimbarea sediului Organizației într-un alt loc (Articolul 1 § 2);
- g) hotărăște introducerea altor limbi de lucru (Articolul 1 § 6);
- h) hotărăște preluarea de către Organizație a altor atribuții (Articolul 4 § 1) precum și transferul unor atribuții către o altă organizație interguvernamentală (Articolul 4 § 2);
- i) hotărăște, dacă este cazul, crearea cu caracter temporar, a altor comisii pentru sarcini specifice (Articolul 13 § 2);
- j) examinează dacă atitudinea unui stat trebuie considerată drept o denunțare tacită (Articolul 26 § 7);
- k) hotărăște asupra încredințării unui alt stat membru decât statul unde se află sediul Organizației a executării auditării conturilor (Articolul 27 § 1);
- l) hotărăște unele propuneri de modificare a Convenției (Articolul 33 §§ 2 și 3);
- m) hotărăște asupra cererilor de aderare care îi sunt prezentate (Articolul 37 § 4);
- n) hotărăște asupra condițiilor de aderare a unei organizații regionale de integrare economice (Articolul 38 § 1);
- o) hotărăște asupra cererilor de asociere care îi sunt prezentate (Articolul 39 § 1);
- p) hotărăște asupra dizolvării Organizației și a eventualului transfer al atribuțiilor acesteia către o altă organizație interguvernamentală (Articolul 43);
- q) hotărăște asupra celorlalte probleme înscrise pe ordinea de zi.

§ 3 Secretarul general convoacă Adunarea generală o dată la trei ani sau la solicitarea fie a unei treimi din statele membre, fie a Comitetului administrativ, precum și în cazurile menționate la Articolul 33 §§ 2 și 3 și la Articolul 37 § 4.

El adresează statelor membre proiectul ordinii de zi, cu cel puțin trei luni înainte de deschiderea sesiunii, în condițiile definite de regulamentul interior menționat la § 2 litera a).

§ 4 La Adunarea generală, cvorumul (Articolul 13 § 3) este obținut atunci când sunt reprezentate majoritatea statelor membre. Un stat membru poate fi reprezentat de un alt stat membru; un stat nu poate să reprezinte însă decât un singur alt stat.

§ 5 În cazul votării în Adunarea generală a modificărilor la Apendicele Convenției, statele membre care au făcut o declarație cu privire la Apendicele respectiv, în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază, nu au drept de vot.



§ 6 Adunarea generală adoptă deciziile sale cu majoritatea statelor membre reprezentate la vot, cu excepția cazurilor menționate la § 2, literele e), f), g), h), l) și p), precum și în cazul menționat la Articolul 34 § 6, pentru care este necesară majoritatea de două treimi. Totuși, în cazul menționat la § 2 litera l) nu este necesară o majoritate de două treimi decât în cazul unor propuneri de modificare a Convenției propriu-zise, cu excepția Articolelor 9 și 27 §§ 2 până la 10, precum și a Protocolului menționat la Articolul 1 § 4.

§ 7 La invitația secretarului general, lansată de comun acord cu majoritatea statelor membre,

- a) state care nu sunt membre ale Organizației,
- b) organizații și asociații internaționale, care au competența în probleme legate de activitatea Organizației sau care se ocupă cu probleme înscrise pe ordinea de zi, pot să participe, cu vot consultativ, la sesiunile Adunării generale.

## ARTICOLUL 15

### Comitetul administrativ

§ 1 Comitetul administrativ este compus dintr-o treime din statele membre.

§ 2 Membrii Comitetului și un membru supleant pentru fiecare din aceștia, precum și statul membru care deține președinția Comitetului, sunt desemnați pentru o perioadă de trei ani. Compunerea Comitetului este stabilită pentru fiecare perioadă, ținând seama în principal de o repartitie geografică echitabilă. Un membru supleant care a devenit membru al Comitetului în cursul unei perioade trebuie să fie desemnat ca membru al Comitetului pentru perioada care urmează.

§ 3 În cazul unui post vacant sau în cazul suspendării dreptului de vot al unui membru sau al absenței unui membru la două sesiuni consecutive ale Comitetului, fără ca acesta să dispună reprezentarea sa de către un alt membru, în conformitate cu § 6, membrul supleant desemnat de Adunarea generală exercită funcțiile acestuia pe durata întregii perioade rămase.

§ 4 Cu excepția cazului menționat la § 3, nici un stat membru nu poate să facă parte din Comitet pe o durată mai mare de două perioade întregi consecutive.

§ 5 Comitetul:

- a) își stabilește regulamentul interior;
- b) încheie acordul privind sediul său;
- c) stabilește statutul personalului Organizației;
- d) îi numește pe înalții funcționari ai Organizației, ținând seama de competența candidaților și de o repartitie geografică echitabilă;
- e) stabilește un regulament privind finanțele și contabilitatea Organizației;
- f) aprobă programul de lucru, bugetul, raportul de gestiune și conturile Organizației;
- g) stabilește, pe baza conturilor aprobate, contribuțiile definitive datorate de statele membre în conformitate cu Articolul 26, pentru cei doi ani calendaristici anteriori,



precum și valoarea avansului de trezorerie datorat de statele membre, în conformitate cu Articolul 26 § 5 pentru anul în curs și pentru anul calendaristic următor;

h) stabilește atribuțiile Organizației care privesc toate statele membre sau doar unele din statele membre și, ca urmare, cheltuielile care trebuie suportate de aceste state membre (Articolul 26 § 4);

i) stabilește valoarea remunerațiilor specifice (Articolul 26 § 11);

j) emite directive speciale privind auditarea conturilor (Articolul 27 § 1);

k) aprobă preluarea de către Organizație a unor funcții administrative (Articolul 4 § 3) și stabilește contribuțiile specifice datorate de statul membru în cauză;

l) comunică statelor membre raportul de gestiune, situația conturilor, precum și deciziile și recomandările sale;

m) stabilește și comunică statelor membre un raport privind activitatea sa, precum și propuneri referitoare la reconstituirea sa, în vederea Adunării generale însărcinate să stabilească componența Comitetului, cu cel târziu două luni înaintea deschiderii sesiunii (Articolul 14 § 2, litera b));

n) controlează gestiunea secretarului general;

o) urmărește aplicarea corespunzătoare a Convenției de către secretarul general precum și aplicarea, de către secretarul general, a deciziilor luate de celelalte organe; în acest scop, Comitetul poate să ia toate măsurile necesare îmbunătățirii aplicării Convenției și a deciziilor menționate mai sus;

p) își face cunoscute opiniile motivate asupra problemelor care pot interesa activitatea Organizației și care îi sunt supuse de către un stat membru sau de către secretarul general;

q) soluționează diferențele dintre un stat membru și secretarul general cu privire la funcția sa de depozitar (Articolul 36 § 2);

r) hotărăște asupra cererilor de suspendare a calității de membru (Articolul 40).

§ 6 În Comitet, cvorumul se obține atunci când sunt reprezentate două treimi din membrii săi. Un membru poate fi reprezentat de un alt membru; un membru nu poate să reprezinte însă decât un singur alt membru.

§ 7 Comitetul ia decizii cu majoritatea membrilor săi reprezentați în timpul votului.

§ 8 Dacă nu există o decizie contrară, Comitetul se întrunește la sediul Organizației. Procesele verbale ale sesiunilor sunt transmise tuturor statelor membre.

§ 9 Președintele Comitetului:

a) convoacă Comitetul cel puțin o dată pe an, precum și la solicitarea fie a patru dintre membrii săi, fie a secretarului general;

b) adresează membrilor Comitetului proiectul ordinii de zi;

c) tratează, în limitele și în condițiile definite în regulamentul interior al Comitetului, unele probleme urgente apărute în intervalul dintre sesiuni;

d) semnează acordul privind sediul său prevăzut la § 5, litera b).

§ 10 Comitetul poate, în limitele propriilor competente, să-l însărcineze pe președinte cu executarea anumitor sarcini specifice.



## ARTICOLUL 16

### Comisiile

§ 1 Comisiile menționate la Articolul 13 § 1, literele c) până la f) și § 2 sunt alcătuite, în principiu, din toate statele membre. Atunci când Comisia de revizuire, Comisia de experți RID sau Comisia de experți tehnici deliberează și decid, în cadrul competențelor lor, unele modificări ale Apendicelor la Convenție, statele membre care au făcut, în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază, o declarație privind Apendicele respective nu sunt membre ale Comisiei în cauză.

§ 2 Secretarul general convoacă Comisia fie din proprie inițiativă, fie la solicitarea a cinci state membre, fie la solicitarea Comitetului administrativ. Secretarul general transmite proiectul ordinii de zi statelor membre cu cel puțin două luni înaintea deschiderii sesiunii.

§ 3 Un stat membru poate fi reprezentat de un alt stat membru; un stat membru nu poate însă reprezenta mai mult de două alte state.

§ 4 Fiecare stat membru reprezentat are dreptul la un vot. O propunere este adoptată dacă numărul de voturi pozitive este:

- a) cel puțin egal cu o treime din numărul statelor membre reprezentate la vot și
- b) mai mare decât numărul de voturi împotriva.

§ 5 La invitația secretarului general, lansată de comun acord cu majoritatea statelor membre,

- a) state care nu sunt membre ale Organizației,
- b) state membre care nu sunt membre ale Comisiilor respective,
- c) organizații și asociații internaționale, care au competențe în problemele referitoare la activitatea Organizației sau care se ocupă cu unele probleme înscrise pe ordinea de zi, pot participa, cu caracter consultativ, la sesiunile Comisiilor.

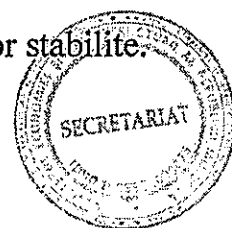
§ 6 Comisiile aleg pentru fiecare sesiune sau pentru o perioadă determinată un președinte și unul sau mai mulți vice-președinți.

§ 7 Deliberările se desfășoară în limbile de lucru. Expunerile făcute în ședință, în una din limbile de lucru, sunt traduse în substanța lor și în celelalte limbi de lucru, iar propunerile și deciziile sunt traduse integral.

§ 8 Procesele verbale prezintă în rezumat deliberările. Propunerile și deciziile sunt reproduse integral. În ceea ce privește deciziile, textul în limba franceză prevalează. Procesele verbale sunt transmise tuturor statelor membre.

§ 9 Comisiile pot crea grupe de lucru însărcinate cu tratarea problemelor stabilite.

§ 10 Comisiile își stabilesc propriul regulament interior.



## **ARTICOLUL 17**

Comisia de revizuire

§ 1 Comisia de revizuire:

- a) hotărăște, în conformitate cu Articolul 33 § 4, asupra propunerilor de modificare a Convenției;
- b) examinează propunerile ce vor fi supuse Adunării generale în vederea luării unei decizii, în conformitate cu Articolul 33 § 2;

§ 2 În cadrul Comisiei de revizuire, cvorumul (Articolul 13 § 3) se obține atunci când sunt reprezentate majoritatea statelor membre.

## **ARTICOLUL 18**

Comisia de experți RID

§ 1 Comisia de experți RID hotărăște, în conformitate cu Articolul 33 § 5, asupra propunerilor de modificare a Convenției.

§ 2 În cadrul Comisiei de experți RID, cvorumul (Articolul 13 § 3) se obține atunci când este reprezentată o treime din statele membre.

## **ARTICOLUL 19**

Comisia de facilități feroviare

§ 1 Comisia de facilități feroviare:

- a) se pronunță asupra tuturor problemelor care vizează facilitarea trecerii frontierelor în traficul internațional feroviar;
- b) recomandă standarde, metode, proceduri și practici referitoare la facilitățile feroviare.

§ 2 În cadrul Comisiei de facilități feroviare, cvorumul (Articolul 13 § 3) se obține atunci când este reprezentată o treime din statele membre.

## **ARTICOLUL 20**

Comisia de experți tehnici

§ 1 Comisia de experți tehnici:

- a) hotărăște, în conformitate cu Articolul 5 din Regulile uniforme APTU, asupra validării unei norme tehnice privind materialul feroviar destinat să fie utilizat în traficul internațional;
- b) hotărăște, în conformitate cu Articolul 6 din Regulile uniforme APTU, asupra adoptării unei prescripții tehnice uniforme privind construcția, exploatarea, întreținerea sau privind o procedură referitoare la materialul feroviar destinat utilizării în traficul internațional;



- c) urmărește aplicarea normelor tehnice și a prescripțiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar destinat utilizării în traficul internațional feroviar și examinează dezvoltarea acestora în vederea validării sau adoptării lor în conformitate cu procedurile prevăzute la Articolele 5 și 6 din Regulile uniforme APTU;
- d) hotărăște, în conformitate cu Articolul 33 § 6, asupra propunerilor de modificare a Convenției;
- e) tratează toate celelalte probleme care îi sunt atribuite în conformitate cu Regulile uniforme APTU și cu Regulile uniforme ATMF.

§ 2 În cadrul Comisiei de experți tehnici, cvorumul (Articolul 13 § 3) se obține atunci când este reprezentată o jumătate din statele membre în sensul Articolului 16 § 1. Cu ocazia luării unor decizii referitoare la prevederile din Anexele la Regulile uniforme APTU, nu au drept de vot statele membre care au formulat o obiecție în conformitate cu Articolul 35 § 4, cu privire la prevederile în cauză, sau au făcut o declarație în conformitate cu Articolul 9 § 1 din Regulile uniforme APTU.

§ 3 Comisia de experți tehnici poate fie să valideze normele tehnice sau să adopte prescripții tehnice uniforme, fie să refuze validarea sau adoptarea acestora; ea nu poate în nici un caz să le modifice.

## ARTICOLUL 21

### Secretarul general

§ 1 Secretarul general își asumă funcțiile legate de secretariatul Organizației.

§ 2 Secretarul general este ales de Adunarea generală pe o perioadă de trei ani care poate fi prelungită de cel mult două ori.

§ 3 Secretarul general trebuie, în principal:

- a) să-și asume funcțiile de depozitar (Articolul 36);
- b) să reprezinte Organizația în afara acesteia;
- c) să comunice statelor membre deciziile luate de Adunarea generală și de Comisii (Articolul 34 § 1, Articolul 35 §1);
- d) să execute sarcinile care îi sunt încredințate de celelalte organe ale Organizației;
- e) să examineze propunerile statelor membre de modificare a Convenției, recurgând, dacă este cazul, la asistenta unor experți;
- f) să convoace Adunarea generală și Comisiile (Articolul 14 § 3, Articolul 16 § 2);
- g) să transmită statelor membre; în timp util, documentele necesare pentru sesiunile diferitelor organe;
- h) să elaboreze programul de lucru, proiectul de buget și raportul de gestiune a Organizației și să le supună Comitetului administrativ spre aprobare (Articolul 25);
- i) să gestioneze finanțele Organizației în cadrul bugetului aprobat;
- j) să încerce, la solicitarea uneia din părțile în cauză, să soluționeze, punând la dispoziție bunurile sale oficiale, diferențele dintre acestea create ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenției;



- k) să emită, la solicitarea tuturor părților în cauză, o opinie privind diferențele create ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenției;
- l) să-și asume funcțiile care îi sunt atribuite în conformitate cu Titlul V;
- m) să primească comunicatele statelor membre, ale organizațiilor și asociațiilor internaționale menționate la Articolul 16 § 5 și ale operatorilor (transportatori, gestionari de infrastructură, etc.) care participă la traficul internațional feroviar și să le notifice, dacă este cazul, celorlalte state membre, organizații și asociații internaționale, precum și operatorilor respectivi;
- n) să exercite conducerea personalului Organizației;
- o) să informeze statele membre, în timp util, asupra tuturor cazurilor de posturi rămase vacante în cadrul Organizației;
- p) să țină la zi și să publice listele liniilor menționate la Articolul 24.

§ 4 Secretarul general poate să prezinte din proprie inițiativă propuneri de modificare a Convenției.

## ARTICOLUL 22

### Personalul Organizației

Drepturile și obligațiile personalului Organizației sunt stabilite prin statutul personalului întocmit de Comitetul administrativ în conformitate cu Articolul 15 § 5, litera c).

## ARTICOLUL 23

### Buletinul

§ 1 Organizația editează un Buletin care conține comunicatele oficiale, precum și comunicate necesare și utile în vederea aplicării Convenției.

§ 2 Comunicatele care, în conformitate cu Convenția, revin în sarcina secretarului general, pot fi efectuate, dacă este cazul, sub forma unor publicări în Buletin.

## ARTICOLUL 24

### Listele liniilor

§ 1 Liniile maritime și a căilor de navigație interioară menționate în Articolul 1 din Regulile uniforme CIV și din Regulile uniforme CIM, pe care se efectuează transporturi, care fac obiectul unui singur contract de transport, în plus față de transportul feroviar, sunt înscrise pe două liste:

- a) lista liniilor maritime și a căilor de navigație interioară CIV,
- b) lista liniilor maritime și a căilor de navigație interioară CIM.

§ 2 Liniile feroviare ale unui stat membru care a emis o rezervă în conformitate cu Articolul 1 § 6 din Regulile uniforme CIV sau în conformitate cu Articolul 1 § 6 din Regulile uniforme CIM sunt înscrise pe două liste în conformitate cu această rezervă:

- a) lista liniilor feroviare CIV,
- b) lista liniilor feroviare CIM.



§ 3 Statele membre adresează secretarului general comunicările lor privind înscrierea sau radierea de pe listă a liniilor menționate la §§ 1 și 2. Liniile maritime și a căilor de navigație interioară menționate la § 1, care fac legătura între unele state membre, nu sunt înscrise decât cu acordul acestor state; pentru radierea uneia dintre aceste linii este suficientă comunicarea din partea unuia din aceste state.

§ 4 Secretarul general notifică tuturor statelor membre înscrierea sau radierea unei linii.

§ 5 Transporturile pe liniile maritime și pe căile de navigație interioară menționate la § 1 și transporturile pe liniile feroviare menționate la § 2 fac subiectul prevederilor Convenției din momentul expirării unei luni de la data notificării înscrierii de către Secretarul general. Aceste linii încetează să mai fie subiectul prevederilor Convenției la expirarea a trei luni de la data notificării radierii lor de către secretarul general, cu excepția transporturilor aflate în curs, care trebuie finalizate.

#### TITLUL IV Finanțele

##### ARTICOLUL 25

Programul de lucru. Bugetul. Conturile. Raportul de gestiune

§ 1 Programul de lucru, bugetul și conturile Organizației acoperă o perioadă de doi ani calendaristici.

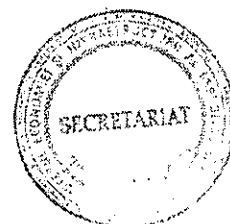
§ 2 Organizația editează, cel puțin o dată la doi ani, un raport de gestiune.

§ 3 Valoarea totală a cheltuielilor Organizației, pentru fiecare perioadă bugetară, este determinată de Comitetul administrativ, la propunerea secretarului general.

##### ARTICOLUL 26 Finanțarea cheltuielilor

§ 1 Sub rezerva §§ 2 până la 4, cheltuielile Organizației, care nu sunt acoperite prin alte venituri, sunt suportate de statele membre astfel: două cincimi pe baza cheii de repartitie a contribuțiilor în conformitate cu sistemul Națiunilor Unite, și trei cincimi în mod proporțional cu lungimea totală a infrastructurilor feroviare precum și a liniilor maritime și a căilor de navigație interioară înscrise în conformitate cu Articolul 24 § 1. Totuși, liniile maritime și a căilor de navigație interioară nu sunt însă luate în calcul decât la jumătate din lungimea lor.

§ 2 Atunci când un stat membru a emis o rezervă în conformitate cu Articolul 1 § 6 din Regulile uniforme CIV sau în conformitate cu Articolul 1 § 6 din Regulile uniforme CIM, formula de calcul a contribuției menționate la § 1 se aplică după cum urmează:



- a) în locul lungimii totale a infrastructurilor feroviare de pe teritoriul statului membru respectiv nu se ia în considerație decât lungimea liniilor feroviare înscrise în conformitate cu Articolul 24 § 2;
- b) partea din contribuție în conformitate cu sistemul Națiunilor Unite este calculată proporțional cu lungimea liniilor înscrise în conformitate cu Articolul 24 §§ 1 și 2 în raport cu lungimea totală a infrastructurilor feroviare de pe teritoriul statului membru respectiv, înscrise în conformitate cu Articolul 24 § 1; ea nu poate fi în nici un caz mai mică de 0,01%.

§ 3 Fiecare stat membru suportă cel puțin 0,25% și cel mult 15% din valoarea contribuțiilor.

§ 4 Comitetul administrativ stabilește atribuțiile Organizației care privesc:

- a) toate statele membre în mod egal și cheltuielile care sunt suportate de toate statele membre, în conformitate cu formula de calcul menționată la § 1,
- b) numai unele din statele membre și cheltuielile care sunt suportate de aceste state membre, în conformitate cu aceeași formulă de calcul. § 3 se aplică prin analogie. Aceste prevederi nu aduc atingere Articolului 4 § 3.

§ 5 Contribuțiile statelor membre la cheltuielile Organizației trebuie plătite sub forma unui avans de trezorerie plătit în două acțiuni, până cel târziu pe data de 31 octombrie a fiecăruia din cei doi ani ai bugetului. Avansul de trezorerie este fixat pe baza contribuțiilor definitive din cei doi ani precedenți.

§ 6 Odată cu transmiterea raportului de gestiune și a situației conturilor de către statele membre, secretarul general comunică valoarea definitivă a contribuției pentru cei doi ani calendaristici precedenți, precum și valoarea sumei pentru avansul de trezorerie aferent următorilor doi ani calendaristici.

§ 7 După data de 31 decembrie a anului când s-a transmis comunicarea de către secretarul general, în conformitate cu § 6, la sumele datorate pentru ultimii doi ani calendaristici, se calculează câte o dobândă de cinci procente pe an. Dacă, în termen de un an de la această dată, un stat membru nu și-a plătit partea sa din contribuție, se suspendă dreptul său de vot până când își va îndeplini obligația de plată. După expirarea unui termen suplimentar de doi ani, Adunarea generală examinează dacă atitudinea statului în cauză trebuie considerată ca o denunțare tacită a Convenției și stabilește, dacă este necesar, data când această denunțare devine efectivă.

§ 8 Contribuțiile scadente sunt datorate în continuare, în cazurile de denunțare în conformitate cu § 7 sau cu Articolul 41, precum și în cazul suspendării dreptului de vot menționat la Articolul 40 § 4, litera b).

§ 9 Sumele care nu sunt acoperite vor fi suportate din resursele Organizației.

§ 10 Statul membru care a denunțat Convenția poate deveni din nou stat membru prin aderare, cu condiția de a-și fi plătit sumele cu care este debitor.



§ 11 Organizația percepe o remunerație pentru acoperirea cheltuielilor specifice rezultate din activitățile prevăzute la Articolul 21 § 3, literele j) până la l). În cazurile prevăzute la Articolul 21 § 3, literele j) și k), această remunerație este stabilită de Comitetul administrativ, la propunerea secretarului general. În cazul prevăzut la Articolul 21 § 3, litera l), se aplică Articolul 31 § 3.

## ARTICOLUL 27

### Auditarea conturilor

§ 1 În absența unei decizii contrare a Adunării generale, în conformitate cu Articolul 14 § 2, litera k), auditarea conturilor se efectuează de către statul unde Organizația își are sediul, în conformitate cu regulile din prezentul Articol și, sub rezerva oricăror directive speciale ale Comitetului administrativ, în conformitate cu regulamentul privind finanțele și contabilitatea Organizației (Articolul 15 § 5, litera e)).

§ 2 Auditorul va avea acces oricând fără restricții la toate înregistrările, conturile, documentele contabile și alte informații pe care le consideră necesare.

§ 3 Auditorul va informa Comitetul Administrativ și Secretarul General cu privire la constatările auditului. În plus, el poate prezenta observații pe care le consideră adecvate cu privire la raportul financiar al Secretarului General.

§ 4 Mandatul de audit al conturilor este definit în Regulamentul financiar și contabil și prin mandatul suplimentar anexat la acesta.

## TITLUL V

### Arbitrajul

## ARTICOLUL 28

### Competența

§ 1 Diferențele dintre statele membre, generate ca urmare a interpretării sau aplicării Convenției, precum și diferențele dintre statele membre și Organizație, create ca urmare a interpretării sau aplicării Protocolului în ceea ce privește privilegiile și imunitățile, pot fi supuse spre soluționare unui tribunal de arbitraj, la solicitarea uneia din părți. Părțile hotărăsc în mod liber componența tribunalului de arbitraj și procedura de arbitraj.

§ 2 Celelalte diferențe izvorâte ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenției și a celorlalte convenții elaborate de Organizație, în conformitate cu Articolul 2 § 2, dacă nu au fost soluționate pe cale amiabilă sau supuse deciziei unor tribunale obișnuite, pot fi supuse spre soluționare unui tribunal de arbitraj, prin acordul dintre părțile interesate. Pentru componența tribunalului de arbitraj și procedura de arbitraj se aplică Articolele 29 până la 32.



§ 3 Fiecare stat, atunci când adresează o cerere de aderare la Convenție, își poate rezerva dreptul să nu aplice prevederile de la §§ 1 și 2, în întregime sau în parte.

§ 4 Statul care a emis o rezervă în conformitate cu § 3 poate să o retragă în orice moment, informându-l în acest sens pe depozitar. Această retragere devine efectivă la o lună de la data la care depozitarul a înștiințat statele membre despre aceasta.

## ARTICOLUL 29

### Înțelegerea referitoare la arbitraj. Grefa

Părțile încheie o înțelegere referitoare la arbitraj în care se specifică în special următoarele:

a) obiectul diferendului;

b) componenta tribunalului și termenele convenite pentru numirea arbitrilor sau arbitrilor;

c) locul convenit ca sediu al tribunalului.

Înțelegerea referitoare la arbitraj trebuie să fie comunicată secretarului general care își asumă funcțiile de grefă.

## ARTICOLUL 30

### Arbitrii

§ 1 Secretarul general întocmește și ține la zi o listă a arbitrilor. Fiecare stat membru poate nominaliza doi dintre cetățenii săi pentru lista de arbitri.

§ 2 Tribunalul de arbitraj este alcătuit din unul, trei sau cinci arbitri, în conformitate cu cele convenite în înțelegerea referitoare la arbitraj încheiată. Arbitrii sunt aleși dintre persoanele care figurează pe lista menționată la § 1. Totuși, dacă în înțelegerea referitoare la arbitraj sunt prevăzuți cinci arbitri, fiecare dintre părți poate să aleagă un arbitru din afara listei. Dacă în înțelegerea referitoare la arbitraj se prevede un arbitru unic, acesta este ales de comun acord de către părți. Dacă înțelegerea referitoare la arbitraj prevede trei sau cinci arbitri, fiecare dintre părți își alege unul sau doi arbitri, după caz; aceștia îl desemnează de comun acord pe al treilea sau pe al cincilea arbitru, care prezidează tribunalul de arbitraj. Dacă părțile nu pot conveni asupra desemnării arbitrilor unic sau dacă arbitrii aleși nu pot conveni asupra desemnării celui de-al treilea sau a celui de-al cincilea arbitru, această desemnare se face de către secretarul general.

§ 3 Arbitrul unic, sau al treilea arbitru sau al cincilea arbitru, trebuie să fie de altă cetățenie decât cea a părților, doar dacă acestea din urmă nu sunt de aceeași cetățenie.

§ 4 Intervenția în diferend a unei terțe părți rămâne fără efect în ceea ce privește componența tribunalului de arbitraj.

## ARTICOLUL 31

### Procedura. Cheltuielile



§ 1 Tribunalul de arbitraj hotărăște asupra procedurii de urmat, ținând seama în principal de următoarele prevederi:

- a) el instrumentează și judecă cauzele pe baza elementelor furnizate de părți, fără să fie constrâns de interpretările acestora, atunci când este chemat să pronunțe sentința;
- b) nu poate să acorde mai mult sau altceva decât se solicită în concluziile reclamantului, nici mai puțin decât s-a recunoscut de către pârât ca fiind datorat;
- c) sentința arbitrală, motivată în mod corespunzător, este redactată de tribunalul de arbitraj și este notificată părților de către secretarul general;
- d) în afara unei prevederi contrare de drept imperativ al locului unde își are sediul tribunalul de arbitraj și sub rezerva unui acord contrar al părților, sentința arbitrală este definitivă.

§ 2 Onorariile arbitrilor sunt stabilite de secretarul general.

§ 3 Prin sentința tribunalului de arbitraj se stabilește valoarea costurilor și cheltuielilor de judecată și se hotărăște repartizarea între părți atât a acestor cheltuieli cât și a onorariilor arbitrilor.

## ARTICOLUL 32

### Termenul de prescripție. Forța executorie

§ 1 Aplicarea procedurii de arbitraj are, în ceea ce privește întreruperea termenului de prescripție, același efect ca cel prevăzut de dreptul material aplicabil pentru introducerea acțiunii în justiție în fața instanței de fond.

§ 2 Sentința tribunalului de arbitraj dobândește forța executorie în fiecare din statele membre după ce s-au îndeplinit formalitățile cerute de statul unde are loc executarea sentinței. Nu este admisă revizuirea fondului problemei.

## TITLUL VI

### Modificarea Convenției

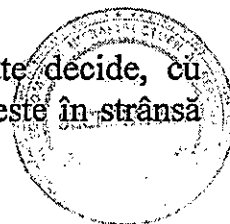
## ARTICOLUL 33

### Competența

§ 1 Secretarul general aduce imediat la cunoștința statelor membre propunerile de modificare a Convenției care iau fost adresate de statele membre, sau pe care le-a elaborat personal.

§ 2 Adunarea generală hotărăște asupra propunerilor de modificare a Convenției cu condiția ca §§ 4 până la 6 să nu prevadă o altă competență.

§ 3 Sesizată de o propunere de modificare, Adunarea generală poate decide, cu majoritatea prevăzută la Articolul 14 § 6, dacă o asemenea propunere este în strânsă



legătură cu una sau mai multe prevederi din Apendicele la Convenție. În acest caz, precum și în cazurile menționate la §§ 4 până la 6, fraza a doua, Adunarea generală este de asemenea abilitată să decidă asupra acestei prevederi sau a prevederilor respective din Apendice.

§ 4 Sub rezerva deciziilor luate de Adunarea generală, în conformitate cu § 3, prima frază, Comisia de revizuire hotărăște asupra propunerilor de modificare a:

a) Articolelor 9 și 27 §§ 2 până la 10;

b) Regulilor uniforme CIV, cu excepția Articolelor 1, 2, 5, 6, 16, 26 până la 39, 41 până la 53 și 56 până la 60;

c) Regulilor uniforme CIM, cu excepția Articolelor 1, 5, 6 §§ 1 și 2, a Articolelor 8, 12, 13 § 2, a Articolelor 14, 15 §§ 2 și 3, a Articolului 19 §§ 6 și 7, precum și a Articolelor 23 până la 27, 30 până la 33, 36 până la 41 și 44 până la 48;

d) Regulilor uniforme CUV, cu excepția Articolelor 1, 4, 5 și 7 până la 12;

e) Regulilor uniforme CUI, cu excepția Articolelor 1, 2, 4, 8 până la 15, 17 până la 19, 21, 23 până la 25;

f) Regulilor uniforme APTU, cu excepția Articolelor 1, 3 și 9 până la 11, precum și a Anexelor la aceste Reguli uniforme;

g) Regulilor uniforme ATMF, cu excepția Articolelor 1, 3 și 9.

Atunci când sunt supuse Comisiei de revizuire unele propuneri de modificare, în conformitate cu literele a) până la g), o treime din statele reprezentate în Comisie poate solicita ca aceste propuneri să fie supuse Adunării generale în scopul luării unei decizii.

§ 5 Comisia de experți RID decide asupra propunerilor de modificare a prevederilor Regulamentului privind Transportul Internațional Feroviar de Mărfuri Periculoase (RID). Atunci când asemenea propuneri sunt supuse Comisiei de experți RID, o treime din statele reprezentate în Comisie poate solicita ca aceste propuneri să fie supuse Adunării generale în scopul luării unei decizii.

§ 6 Comisia de experți tehnici decide asupra propunerilor de modificare a Anexelor la Regulile uniforme APTU. Atunci când asemenea propuneri sunt supuse Comisiei de experți tehnici, o treime din statele reprezentate în Comisie poate solicita ca aceste propuneri să fie supuse Adunării generale în scopul luării unei decizii.

## ARTICOLUL 34

### Deciziile Adunării generale

§ 1 Modificările Convenției, ca urmare a deciziei Adunării generale, sunt notificate statelor membre de către secretarul general.

§ 2 Modificările Convenției propriu-zise, ca urmare a deciziei Adunării generale, intră în vigoare, pentru toate statele membre, la douăsprezece luni de la data aprobării lor de către două treimi din statele membre, cu excepția celor care, înaintea intrării lor în vigoare, au făcut o declarație conform căreia nu aprobă modificările în cauză.



§ 3 Modificările aduse la Apendicele Convenției, ca urmare a deciziei Adunării generale, intră în vigoare la douăsprezece luni de la data aprobării lor de către jumătate din statele care nu au făcut o declarație în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază, pentru toate statele membre cu excepția celor care, înaintea intrării lor în vigoare, au făcut o declarație conform căreia nu aprobă modificările în cauză și cu excepția celor care au făcut o declarație în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază.

§ 4 Statele membre adresează secretarului general notificările lor privind aprobarea modificărilor aduse Convenției hotărâte de Adunarea generală, precum și declarațiile lor prin care comunică faptul că nu aprobă aceste modificări. Secretarul general informează despre aceasta celelalte state membre.

§ 5 Termenul menționat la §§ 2 și 3 se calculează începând cu data notificării de către secretarul general a îndeplinirii condițiilor pentru intrarea în vigoare a modificărilor.

§ 6 În momentul adoptării unei modificări, Adunarea generală poate specifica faptul că modificarea respectivă este de o asemenea importanță încât orice stat membru care a făcut o declarație în conformitate cu § 2 sau § 3 și care nu a aprobat modificarea în termen de optsprezece luni de la data intrării sale în vigoare, va înceta să mai fie stat membru al Organizației după expirarea acestui termen.

§ 7 Atunci când deciziile Adunării generale se referă la Apendicele la Convenție, se suspendă în întregime aplicarea Apendicelui respectiv începând cu data intrării în vigoare a deciziilor, pentru traficul cu și între statele membre care s-au opus deciziilor în termenele stabilite, în conformitate cu § 3. Secretarul general notifică statelor membre această suspendare; aceasta ia sfârșit după o lună de la data la care secretarul general a notificat celorlalte state membre retragerea acestei opuneri.

## ARTICOLUL 35

### Deciziile Comisiilor

§ 1 Modificările la Convenție, ca urmare a deciziei Comisiei, sunt notificate statelor membre de către secretarul general.

§ 2 Modificările la Convenția propriu-zisă, hotărâte de Comisia de revizuire, intră în vigoare pentru toate statele membre, în prima zi a celei de-a douăsprezecea luni imediat următoare lunii în cursul căreia secretarul general a notificat toate statele membre. Statele membre pot formula o obiecție în cursul următoarelor patru luni de la data notificării. În cazul când sunt formulate obiecții de către un sfert din statele membre, modificarea nu intră în vigoare. Dacă un stat membru formulează o obiecție cu privire la o decizie a Comisiei de revizuire în acest termen de patru luni și dacă acest stat denunță Convenția, denunțarea devine efectivă la data prevăzută pentru intrarea în vigoare a acestei decizii.

§ 3 Modificările aduse Apendicelor la Convenție, hotărâte de Comisia de revizuire, intră în vigoare pentru toate statele membre, în prima zi din cea de-a douăsprezecea



lună imediat următoare celei în cursul căreia secretarul general a notificat statele membre. Modificările hotărâte de Comisia de experți RID sau de Comisia de experți tehnici intră în vigoare pentru toate statele membre, în prima zi a celei de-a șasea luni imediat următoare celei în cursul căreia secretarul general a notificat statele membre.

§ 4 Statele membre pot formula o obiecție în termen de patru luni începând cu data notificării menționate la § 3. În cazul unei obiecții formulate de un sfert din statele membre, modificarea nu intră în vigoare. În statele membre care au formulat, în termenele stabilite, o obiecție cu privire la o decizie, aplicarea Apendicelui respectiv este suspendată în întregime, pentru traficul cu și între statele membre, începând din momentul intrării în vigoare a deciziilor respective. Totuși, în cazul unei obiecții formulate împotriva validării unei norme tehnice sau împotriva adoptării unei prescripții tehnice uniforme, doar acea normă sau prescripție este suspendată, pentru traficul cu și între statele membre, începând cu momentul în care deciziile respective intră în vigoare; situația este identică și în cazul unei obiecții parțiale.

§ 5 Secretarul general informează statele membre asupra suspendărilor menționate la § 4; suspendările sunt ridicate după expirarea unui termen de o lună începând cu data la care secretarul general a notificat celorlalte state membre retragerea unei asemenea obiecții.

§ 6 Pentru stabilirea numărului de obiecții prevăzute la §§ 2 și 4, nu sunt luate în considerare statele membre care:

- a) nu au drept de vot (Articolul 14 § S, Articolul 26 § 7 sau Articolul 40 § 4),
- b) nu sunt membre ale Comisiei respective (Articolul 16 § 1, a doua frază),
- c) au făcut o declarație în conformitate cu Articolul 9 § 1 din Regulile uniforme APTU.

## TITLUL VII Prevederi finale

### ARTICOLUL 36 Depozitarul

§ 1 Secretarul general este depozitarul prezentei Convenții. Funcțiile sale în calitate de depozitar sunt cele prezentate în Partea a VII-a a Convenției de la Viena, din 23 mai 1969, privind Legea tratatelor.

§ 2 Atunci când între un stat membru și depozitar intervine o divergență cu privire la îndeplinirea funcțiilor acestuia din urmă, depozitarul sau statul membru respectiv trebuie să aducă problema respectivă în atenția celorlalte state membre sau, dacă este cazul, să o supună Comitetului administrativ în vederea luării unei decizii.



## ARTICOLUL 37

### Aderarea la Convenție

§ 1 Aderarea la Convenție este deschisă oricărui stat pe al cărui teritoriu se exploatează o infrastructură feroviară.

§ 2 Un stat care dorește să adere la Convenție adresează depozitarului o cerere. Depozitarul comunică această cerere statelor membre.

§ 3 Cererea este considerată ca fiind acceptată la trei luni după comunicarea menționată la § 2, în afara cazului când depozitarului i se adresează o opunere în această privință din partea a cinci state membre. Depozitarul va aviza, fără întârziere, atât statul care a formulat cererea, cât și statele membre. Aderarea devine efectivă începând cu prima zi din cea de-a treia lună de la data acestei avizări.

§ 4 În cazul când cel puțin cinci state membre formulează o opunere în termenul prevăzut la § 3, cererea de aderare este supusă Adunării generale pentru a lua o decizie.

§ 5 Sub rezerva Articolului 42, orice aderare la Convenție nu se poate referi decât la Convenție, în versiunea sa aflată în vigoare la data când aderarea respectivă devine efectivă.

## ARTICOLUL 38

### Aderarea unor organizații regionale de integrare economică

§ 1 Aderarea la Convenție este deschisă organizațiilor regionale de integrare economică care au competența adoptării legislației lor, care este obligatorie pentru membrii lor, în domeniile reglementate de această Convenție, și la care sunt membre unul sau mai multe state membre. Condițiile acestei aderări sunt definite într-un acord încheiat între Organizație și organizația regională.

§ 2 Organizația regională poate să exercite drepturile de care dispun membrii săi în baza Convenției, în măsura în care aceste drepturi acoperă domenii care țin de competența sa. Același lucru este valabil și pentru obligațiile care revin statelor membre în baza Convenției, cu excepția obligațiilor financiare menționate la Articolul 26.

§ 3 În vederea exercitării dreptului de vot și a dreptului de a formula obiecții prevăzut la Articolul 35 §§ 2 și 4, organizația regională dispune de un număr de voturi egal cu cel al membrilor săi care sunt și state membre ale Organizației. Acestea din urmă nu-și pot exercita drepturile, în special dreptul de vot, decât în măsura admisă la § 2. Organizația regională nu dispune de drept de vot în ceea ce privește Titlul IV.

§ 4 Pentru suspendarea calității de membru, se aplică prin analogie Articolul 41.



## ARTICOLUL 39

### Membrii asociați

§ 1 Orice stat pe al cărui teritoriu se exploatează o infrastructură feroviară poate deveni membru asociat al Organizației. Se aplică prin analogie Articolul 32 §§ 2 până la 5.

§ 2 Un membru asociat poate să participe la lucrările organelor menționate la Articolul 13 § 1, literele a) și c) până la f) numai cu vot consultativ. Un membru asociat nu poate să fie desemnat ca membru al Comitetului administrativ.

El contribuie la cheltuielile Organizației cu 0,25% din contribuții (Articolul 26 § 3).

§ 3 Pentru suspendarea calității de membru asociat, se aplică prin analogie Articolul 41.

## ARTICOLUL 40

### Suspendarea calității de membru

§ 1 Un stat membru poate solicita, fără să denunțe Convenția, suspendarea calității sale de membru al Organizației, atunci când pe teritoriul său nu se mai efectuează nici un fel de trafic internațional feroviar, din motive care nu sunt imputabile acestui stat membru.

§ 2 Comitetul administrativ decide asupra unei cereri de suspendare a calității de membru. Cererea trebuie să fie adresată secretarului general cu cel puțin trei luni înaintea unei sesiuni a Comitetului.

§ 3 Suspendarea calității de membru intră în vigoare în prima zi a lunii imediat următoare datei la care secretarul general a notificat statelor membre decizia Comitetului administrativ. Suspendarea calității de membru ia sfârșit odată cu notificarea de către statul membru a reluării pe teritoriul său a traficului internațional feroviar. Secretarul general notifică, fără întârziere, despre aceasta celelalte state membre.

§ 4 Suspendarea calității de membru are drept consecință:

- a) exonerarea statului membru de obligația de a contribui la finanțarea cheltuielilor Organizației;
- b) suspendarea dreptului de vot în organele Organizației;
- c) suspendarea dreptului de obiecție în conformitate cu Articolul 34 §§ 2 și 3 și cu Articolul 35 §§ 2 și 4.

## ARTICOLUL 41

### Denunțarea Convenției

§ 1 Convenția poate fi denunțată în orice moment.

§ 2 Orice stat membru care dorește să procedeze la o denunțare îl înștiințează despre aceasta pe depozitar. Denunțarea devine efectivă la data de 31 decembrie a anului următor.



## ARTICOLUL 42

### Declarații și rezerve la Convenție

§ 1 Fiecare stat membru poate, în orice moment, să declare că nu va aplica în întregime anumite Apendice la Convenție. În plus, nu se admit rezerve și declarații privind neaplicarea anumitor prevederi ale Convenției propriu-zise sau ale Apendicelor la aceasta, decât dacă asemenea rezerve sau declarații sunt prevăzute în mod expres chiar în prevederile respective.

§ 2 Rezervele sau declarațiile sunt adresate depozitarului. Ele devin efective în momentul în care Convenția intră în vigoare pentru statul respectiv. Orice declarație făcută după intrarea în vigoare devine efectivă la data de 31 decembrie a anului imediat următor acestei declarații. Depozitarul informează statele membre despre aceasta.

## ARTICOLUL 43

### Dizolvarea Organizației

§ 1 Adunarea generală poate să decidă dizolvarea Organizației și eventualul transfer al atribuțiilor sale unei alte organizații interguvernamentale, stabilind împreună cu această organizație, dacă este cazul, condițiile acestui transfer.

§ 2 În cazul dizolvării Organizației, bunurile și activele sale sunt atribuite statelor membre care au fost membre ale Organizației fără întrerupere, pe durata ultimilor cinci ani calendaristici anteriori anului în care s-a luat decizia în temeiul § 1, în mod proporțional cu coeficientul mediu al procentajului cu care au contribuit la cheltuielile Organizației pe perioada celor cinci ani precedenți.

## ARTICOLUL 44

### Prevedere tranzitorie

În cazurile prevăzute la Articolul 34 § 7, Articolul 35 § 4, Articolul 41 § 1 și la Articolul 42, legislația aflată în vigoare în momentul încheierii contractelor supuse Regulilor uniforme CIV, Regulilor uniforme CIM, Regulilor uniforme CUV și Regulilor uniforme CUI rămâne aplicabilă în contractele existente.

## ARTICOLUL 45

### Textele Convenției

§ 1 Convenția este redactată în limbile franceză, germană și engleză. În caz de divergență, textul în limba franceză prevalează.

§ 2 La propunerea unuia din statele interesate, Organizația publică traduceri oficiale ale Convenției în alte limbi, în măsura în care una din aceste limbi este limbă oficială pe teritoriul a cel puțin două state membre. Aceste traduceri sunt elaborate în cooperare cu serviciile competente ale statelor membre interesate.



**PROTOCOLUL**  
**Din 9 mai 1980 privind privilegiile și imunitățile Organizației**  
**Interguvernamentale**  
**pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF)**

**ARTICOLUL 1**  
**Imunitatea de jurisdicție, de executare și de reținere**

§ 1 În cadrul activităților sale oficiale, Organizația beneficiază de imunitate de jurisdicție și de executare cu următoarele excepții:

a) în măsura în care Organizația a renunțat în mod expres la aceasta imunitate într-un caz particular;

b) în cazul unei acțiuni civile în justiție introdusă de un terț;

c) în cazul unei cereri neconvenționale în legătura directă cu o procedură inițiată cu titlu principal de către Organizație;

d) în cazul unei rețineri, ordonată prin hotărâre judecătorească, asupra remunerațiilor, a salariilor și a altor retribuții datorate de Organizație unui membru al personalului propriu.

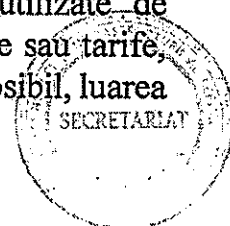
§ 2 Activele și alte bunuri ale Organizației, indiferent unde se află acestea, beneficiază de imunitate față de orice formă de rechiziție, confiscare, sechestru sau altă formă de reținere sau de constrângere, cu excepția cazului în care acestea sunt considerate necesare, ca măsură temporară pentru prevenirea accidentelor în care sunt implicate vehicule automotoare care aparțin sau sunt operate în contul Organizației și pentru anchetele în legătură cu respectivele accidente.

**ARTICOLUL 2**  
**Protecția împotriva exproprierii**

Dacă în scopuri de utilitate publică este necesară o expropriere, trebuie să se dispună toate măsurile corespunzătoare astfel încât să nu se permită ca exproprieria să devină un obstacol în calea exercitării activităților Organizației și trebuie să se plătească anticipat și în cel mai scurt timp o despăgubire corespunzătoare.

**ARTICOLUL 3**  
**Scutirea de impozite**

§ 1 Fiecare stat membru scutește de impozite directe Organizația, bunurile și veniturile acesteia, în vederea exercitării activităților sale oficiale. Atunci când achizițiile sau serviciile cu o valoare importantă, care sunt strict necesare pentru exercitarea activităților oficiale ale Organizației, sunt efectuate sau utilizate de Organizație și atunci când prețul acestor achiziții sau servicii include taxe sau tarife, trebuie ca statele membre să dispună, de fiecare dată când acest lucru este posibil, luarea



masurilor corespunzătoare în vederea scutirii de taxe sau tarife de acest fel sau în vederea rambursării contravalorii acestora.

§ 2 Nu se acorda nici o scutire în ceea ce privește impozitele și taxele care nu constituie decât simpla remunerare a serviciilor aduse.

§ 3 Bunurile achiziționate în conformitate cu § 1 nu pot fi vândute sau cedate și nici utilizate altfel decât în condițiile stabilite de către statul membru care a acordat scutirile.

#### **ARTICOLUL 4**

##### **Scutirea de tarife și taxe**

§ 1 Bunurile importate sau exportate de Organizație și care sunt strict necesare pentru exercitarea activităților sale oficiale, sunt scutite de toate tarifele și taxele care se percep la import sau la export.

§ 2 Nu se acordă nici o scutire, în sensul prezentului Articol, în cazul achizițiilor și al importurilor de bunuri sau al furnizării de servicii destinate nevoilor proprii ale membrilor personalului Organizației.

§ 3 Articolul 3 § 3 se aplică, prin analogie, în cazul bunurilor importate în conformitate cu § 1.

#### **ARTICOLUL 5**

##### **Activități oficiale**

Activitățile oficiale ale Organizației menționate în prezentul Protocol sunt activitățile care corespund scopurilor definite la Articolul 2 din Convenție.

#### **ARTICOLUL 6**

##### **Tranzacții monetare**

Organizația poate să primească și să dețină orice fel de fonduri, valută, numerar sau valori mobiliare. Ea poate să dispună în mod liber de acestea pentru orice folosințe prevăzute de Convenție și poate să aibă conturi în orice fel de monedă în măsura în care acestea îi sunt necesare pentru a face față angajamentelor sale.

#### **ARTICOLUL 7**

##### **Comunicate**

Pentru comunicatele sale și pentru transferul tuturor documentelor sale, tratamentul de care beneficiază Organizația nu este mai puțin favorabil decât cel acordat de fiecare stat membru altor organizații internaționale comparabile.



## ARTICOLUL 8

### Privilegiile și imunitățile reprezentanților statelor membre

Reprezentanții statelor membre se bucură, în exercitarea funcțiilor lor și pe durata călătoriilor lor de serviciu, pe teritoriul fiecărui stat membru, de următoarele privilegii și imunități:

a) imunitate de jurisdicție, chiar și după încheierea misiunii lor, pentru actele lor, inclusiv în scris sau prin viu grai, săvârșite de ei în timpul exercitării funcțiilor lor; aceasta imunitate nu mai funcționează însă în caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau orice alt mijloc de transport aparținând unui reprezentant al unui stat, sau condus de acesta, sau în cazul unei încălcări a reglementărilor de circulație referitoare la mijlocul de transport în cauză;

b) imunitate în ceea ce privește arestarea și detenția preventivă, cu excepția cazurilor de flagrant delict;

c) imunitate în ceea ce privește reținerea bagajelor lor personale, cu excepția cazurilor de flagrant delict;

d) inviolabilitatea tuturor documentelor sau actelor lor oficiale;

e) exceptarea pentru ei înșiși precum și pentru soții/soțiile lor de la orice măsură de limitare a intrării și de la orice formalități de înregistrare a străinilor;

f) aceleași facilități în ceea ce privește reglementările monetare sau de schimb ca cele acordate reprezentanților unor Guverne străine în misiune oficială temporară.

## ARTICOLUL 9

### Privilegiile și imunitățile membrilor personalului Organizației

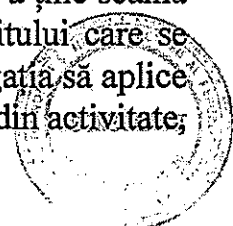
Membrii personalului Organizației se bucură, în exercitarea funcțiilor lor, de următoarele privilegii și imunități pe teritoriul fiecărui stat membru:

a) imunitate de jurisdicție pentru actele, inclusiv în scris sau prin viu grai, săvârșite în exercitarea funcțiilor lor și în limitele prerogativelor lor; aceasta imunitate nu mai funcționează, însă, în caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau de orice alt mijloc de transport aparținând unui membru al personalului Organizației sau condus de acesta sau în cazul unei încălcări a reglementărilor de circulație referitoare la mijlocul de transport respectiv; membrii personalului continuă să beneficieze de această imunitate chiar și după ce au încetat să mai fie în serviciul Organizației;

b) inviolabilitatea tuturor actelor și documentelor lor oficiale;

c) aceleași exceptări de la prevederile care limitează imigrarea și care reglementează înregistrarea străinilor ca cele acordate în mod normal membrilor personalului organizațiilor internaționale; membrii de familie ai acestora se bucură de aceleași facilități;

d) scutirea de impozitul, național pe venit, sub rezerva introducerii, în beneficiul Organizației, a unei impozitări interne asupra remunerațiilor, salariilor și a altor retribuții plătite de Organizație; statele membre au totuși posibilitatea de a ține seama de aceste remunerații, salarii și retribuții pentru calculul valorii impozitului care se percepe pe veniturile provenite din alte surse; statele membre nu au obligația să aplice această scutire fiscală în cazul indemnizațiilor și al pensiilor de retragere din activitate;



precum și ai rentelor viagere plătite de Organizație foștilor membri ai personalului sau persoanelor în drept;

e) în ceea ce privește reglementările de schimb, aceleași privilegii ca cele acordate în mod normal membrilor personalului organizațiilor internaționale;

f) în perioade de criză pe plan internațional, aceleași facilități de repatriere pentru ei și pentru membrii de familie ai acestora ca cele acordate în mod normal membrilor personalului organizațiilor internaționale.

## ARTICOLUL 10

### Privilegiile și imunitățile experților

Experții la care apelează Organizația atunci când exercita funcții pe lângă Organizație sau îndeplinesc misiuni pentru aceasta, inclusiv pe durata călătoriilor efectuate în timpul exercitării acestor funcții și în cursul misiunilor, se bucură de următoarele privilegii și imunități, în măsura în care acestea le sunt necesare pentru exercitarea funcțiilor lor:

a) imunitate de jurisdicție pentru actele, inclusiv în scris sau prin viu grai, săvârșite de ei în timpul exercitării funcțiilor; aceasta imunitate nu se mai aplică, însă, în caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau de orice alt mijloc de transport aparținând unui expert sau condus de acesta, sau în cazul unei încălcări a reglementărilor de circulație referitoare la mijlocul de transport respectiv; experții continuă să beneficieze de aceasta imunitate chiar și după încetarea funcțiilor lor pe lângă Organizație;

b) inviolabilitatea tuturor actelor și documentelor lor oficiale;

c) facilitățile de schimb necesare transferării remunerațiilor lor;

d) aceleași facilități, în ceea ce privește bagajele lor personale, ca cele acordate funcționarilor Guvernelor străine aflați în misiune oficială temporară.

## ARTICOLUL 11

### Scopul privilegiilor și al imunităților acordate

§ 1 Privilegiile și imunitățile prevăzute de prezentul Protocol sunt instituite exclusiv pentru a se asigura, în orice împrejurări, funcționarea liberă a Organizației și independentă totală a persoanelor cărora le sunt acordate. Autoritățile competente ridică orice imunitate în toate cazurile în care menținerea acesteia poate împiedica acționarea în justiție și în care aceasta imunitate poate fi ridicată fără a aduce atingere realizării obiectivului pentru care a fost acordată.

§ 2 Autoritățile competente în termenii § 1 sunt:

a) statele membre, pentru reprezentanții lor;

b) Comitetul administrativ pentru secretarul general;

c) secretarul general pentru ceilalți funcționari ai Organizației precum și pentru experții la care apelează Organizația.



## **ARTICOLUL 12**

### **Prevenirea abuzurilor**

§ 1 Nici una din prevederile prezentului Protocol nu pune în cauză dreptul pe care îl posedă fiecare stat membru de a lua toate măsurile de precauție necesare în interesul siguranței sale publice.

§ 2 Organizația cooperează în permanență cu autoritățile competente ale statelor membre în vederea facilitării unei bune administrări a justiției, a asigurării respectării legilor și prescripțiilor statelor membre respective și a prevenirii oricărui abuz la care ar putea conduce privilegiile și imunitățile prevăzute în prezentul Protocol.

## **ARTICOLUL 13**

### **Tratamentul acordat propriilor cetățeni**

Nici un stat membru nu are obligația de a acorda privilegiile și imunitățile menționate la :

- a) Articolul 8, cu excepția literei d),
  - b) Articolul 9, cu excepția literelor a), b) și d),
  - c) Articolul 10, cu excepția literelor a) și b)
- propriilor cetățeni sau persoanelor care își au reședința permanentă în acest stat.

## **ARTICOLUL 14**

### **Acorduri complementare**

Organizația poate să încheie cu un stat membru sau cu mai multe state membre unele acorduri complementare în vederea aplicării prezentului Protocol în ceea ce privește statul membru respectiv sau statele membre respective, precum și alte acorduri în vederea asigurării bunei funcționări a Organizației.



**REGULI UNIFORME**  
**privind Contractul de Transport Internațional Feroviar de Calatori**  
**(CIV - Apendice A la Convenția COTIF)**

**Titlul I**  
**Prevederi generale**

**ARTICOLUL 1**  
**Domeniu de aplicare**

§ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplică oricărui contract de transport feroviar de călători, efectuat contra plată sau gratuit, atunci când locul de plecare și de destinație sunt situate în doua state membre diferite, indiferent de domiciliul sau sediul și naționalitatea părților la contractul de transport.

§ 2 Atunci când un transport internațional care face obiectul unui contract unic include, în completare la transportul transfrontalier feroviar, un transport rutier sau pe o cale navigabilă interioară în traficul intern al unui stat membru, se aplică prezentele Reguli uniforme.

§ 3 Atunci când un transport internațional care face obiectul unui contract unic include, în completare la transportul feroviar, un transport maritim sau un transport transfrontalier pe cale navigabilă interioară, prezentele Reguli uniforme se aplică dacă transportul maritim sau pe cale navigabilă interioară este efectuat pe linii înscrise în lista de linii prevăzută în Articolul 24 § 1 al Convenției.

§ 4 Prezentele Reguli uniforme se aplică de asemenea, în ceea ce privește răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor, însoțitorilor expedițiilor transportate în conformitate cu Regulile uniforme CIM.

§ 5 Prezentele Reguli uniforme nu se aplică transporturilor efectuate între stații situate pe teritoriul statelor limitrofe, atunci când infrastructura acestor stații este administrată de către unul sau mai mulți gestionari de infrastructura care aparțin de unul și același stat dintre respectivele state limitrofe.

§ 6 Oricare stat care este parte la o convenție privind transportul internațional feroviar direct de calatori, comparabilă cu prezentele Reguli uniforme, poate, atunci când adresează o cerere de aderare la Convenție, să declare că nu va aplica aceste Reguli uniforme decât transporturilor efectuate pe o parte a infrastructurii feroviare situată pe teritoriul sau. Această parte a infrastructurii feroviare trebuie definită în mod precis și trebuie să fie conectată la infrastructura feroviară a unui stat membru. Atunci când un stat a făcut declarația mai sus menționată, prezentele Reguli uniforme nu se aplică decât dacă:



- a) locul de plecare sau de destinație, precum și ruta prevăzută în contractul de transport sunt situate pe infrastructura specificată sau
- b) infrastructura specificată leagă infrastructura a două state membre și dacă aceasta a fost prevăzută în contractul de transport drept ruta pentru transportul de tranzit.

§ 7 Statul care a făcut o rezervă în conformitate cu § 6 poate, în orice moment, să renunțe la informarea depozitarului. Această renunțare are efect la o lună de la data la care depozitarul a avisat statele membre. Declarația devine fără efect, atunci când convenția la care s-a făcut referire la § 6, prima frază, încetează a mai fi în vigoare pentru respectivul stat.

## ARTICOLUL 2

### Declarația privind răspunderea în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor

§ 1 Oricare stat poate, în orice moment, să declare că nu va aplica călătorilor, victime ale accidentelor survenite pe teritoriul său, ansamblul prevederilor privind răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor, atunci când aceștia sunt cetățeni ai respectivului stat sau au reședința stabilă în acesta.

§ 2 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 1 poate renunța în orice moment, la informarea depozitarului. Această renunțare are efect la o lună de la data la care depozitarul o aduce la cunoștința statelor membre.

## ARTICOLUL 3

### Definiții

În sensul prezentelor Reguli uniforme, termenul:

- a) "transportator" înseamnă transportatorul contractual, cu care calatorul a încheiat contractul de transport în baza prezentelor Reguli uniforme, sau un transportator succesiv răspunzător în baza acestui contract;
- b) "transportator substituit" înseamnă un transportator, care nu a încheiat contractul de transport cu un călător, dar căruia transportatorul la care s-a făcut referire la litera a) i-a încredințat, în întregime sau în parte, executarea transportului feroviar;
- c) "Condiții generale de transport" înseamnă condițiile transportatorului sub forma de condiții generale sau de tarife legale în vigoare în fiecare stat membru și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta;
- d) "vehicul" înseamnă un vehicul motor sau o remorcă transportată cu ocazia unui transport de calatori.

## ARTICOLUL 4

### Derogări

§ 1 Statele membre pot încheia acorduri care să prevadă derogări de la prezentele Reguli uniforme pentru transporturile efectuate exclusiv între două stații situate pe ambele părți ale frontierei, atunci când nu există alta stație între acestea.



§ 2 Pentru transporturile efectuate între două state membre, care tranzitează un stat care nu este membru, statele în cauză pot încheia acorduri care derogă de la prezentele Reguli uniforme.

§ 3 Sub rezerva altor prevederi de drept internațional public, două sau mai multe state membre pot fixa între ele condițiile în conformitate cu care transportatorii sunt supuși obligației de a transporta calatori, bagaje, animale și vehicule în traficul între aceste state.

§ 4 Acordurile la care s-a făcut referire în §§ 1 până la 3, precum și intrarea lor în vigoare, este comunicată Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare. Secretarul general al Organizației informează despre aceasta statele membre și operatorii interesați.

## **ARTICOLUL 5**

### **Drept imperativ**

În lipsa unei clauze contrare în prezentele Reguli uniforme, este nulă și neavenită orice stipulare care, direct sau indirect, ar deroga de la prezentele Reguli uniforme. Nulitatea unor astfel de stipulări nu implică și nulitatea altor prevederi din contractul de transport. Totuși, un transportator își poate asuma o răspundere mai mare și obligații mai stricte decât cele prevăzute în prezentele Reguli uniforme.

## **Titlul II**

### **Încheierea și executarea contractului de transport**

## **ARTICOLUL 6**

### **Contractul de transport**

§ 1 Prin contractul de transport transportatorul se angajează să transporte calatorul, precum și, dacă este cazul, bagaje și vehicule la locul de destinație și să livreze bagajele și vehiculele la locul de destinație.

§ 2 Contractul de transport trebuie să fie constatat prin unul sau mai multe legitimații de transport emise calatorului. Totuși, fără a aduce prejudiciu Articolului 9, absența, neregularitatea sau pierderea legitimației de transport nu afectează existența sau valabilitatea contractului, care în continuare este supus prezentelor Reguli uniforme.

§ 3 Legitimația de transport confirmă, până la proba contrară, încheierea și conținutul contractului de transport.



## **ARTICOLUL 7**

### **Legitimația de transport**

§ 1 Condițiile generale de transport stabilesc forma și conținutul legitimațiilor de transport, precum și limba și caracterele în care urmează a fi tipărite și redactate.

§ 2 Pe legitimația de transport trebuie să fie înscris cel puțin:

- a) transportatorul sau transportatorii;
- b) declarația conform căreia transportul este supus, în pofida oricărei clauze contrare, prezentelor Reguli uniforme; aceasta se poate realiza cu sigla CIV;
- c) orice altă indicație necesară pentru a dovedi încheierea și conținutul contractului de transport și care permite calatorului să beneficieze de drepturile ce decurg din acest contract.

§ 3 Calatorul trebuie să se asigure, la primirea legitimației de transport, că aceasta a fost redactată conform indicațiilor sale.

§ 4 Legitimația de transport este transferabilă dacă nu este nominală și dacă nu a fost începută călătoria.

§ 5 Legitimația de transport poate fi stabilită sub forma de înregistrare electronică de date, care poate fi transformată în semne de scriere lizibile. Procedurile folosite pentru înregistrarea și cea de tratare a datelor trebuie să fie echivalente, din punct de vedere funcțional, în special în ceea ce privește puterea doveditoare a legitimației de transport reprezentată prin aceste date.

## **ARTICOLUL 8**

### **Plata și rambursarea prețului de transport**

§ 1 Sub rezerva unei convenții contrare între calator și transportator, prețul de transport se plătește în avans.

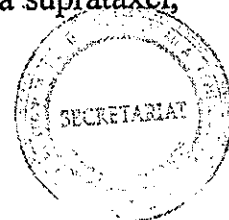
§ 2 Condițiile generale de transport stabilesc condițiile de rambursare a prețului de transport.

## **ARTICOLUL 9**

### **Dreptul la transport. Excluderea de la transport**

§ 1 Încă de la începerea călătoriei, calatorul trebuie să dețină o legitimație de transport valabilă și trebuie să o prezinte cu ocazia controlului legitimațiilor de transport. Condițiile generale de transport pot prevedea:

- a) ca un calator care nu prezintă o legitimație de transport valabilă, trebuie să plătească, în afara legitimației de transport, o suprataxă;
- b) ca un calator care refuză plata imediată a prețului de transport sau a suprataxei, poate fi exclus de la transport;
- c) dacă și în ce condiții are loc o rambursare a suprataxei.



§ 2 Condițiile generale de transport pot prevedea că sunt excluși de la transport sau pot fi excluși de la transport calatorii care:

- a) prezintă un pericol pentru siguranța și buna funcționare a exploatării sau pentru siguranța celorlalți calatori,
  - b) incomodează pe ceilalți calatori de maniera intolerabilă,
- și că aceste persoane nu au dreptul la rambursarea nici a prețului de transport, nici a prețului pe care l-au plătit pentru transportul bagajelor lor înregistrate.

## **ARTICOLUL 10**

### **Îndeplinirea formalităților administrative**

Călătorul trebuie să se conformeze formalităților solicitate de autoritățile vamale sau de alte autorități administrative.

## **ARTICOLUL 11**

### **Anularea sau întârzierea unui tren. Pierderea legăturii**

Transportatorul trebuie, dacă este necesar, să certifice pe legitimația de transport că trenul a fost anulat sau s-a pierdut legătura.

## **Titlul III**

### **Transportul de bagaje de mână, animale, bagaje înregistrate și vehicule**

## **CAPITOLUL 1**

### **Prevederi comune**

## **ARTICOLUL 12**

### **Obiecte și animale admise**

§ 1 Călătorul poate lua cu el obiecte ușor de purtat (bagaje de mână) precum și animale vii, în conformitate cu Condițiile generale de transport. În plus, călătorul poate lua cu el obiecte incomode, în conformitate cu prevederile specifice conținute în Condițiile generale de transport. Nu sunt admise ca bagaje de mână obiectele sau animalele care pot deranja sau incomoda călătorii, sau pot provoca o pagubă.

§ 2 Călătorul poate expedia, sub forma de bagaje înregistrate, obiecte și animale, în conformitate cu Condițiile generale de transport.

§ 3 Transportatorul poate admite transportul de vehicule cu ocazia unui transport de calatori, în conformitate cu prevederile specifice conținute în Condițiile generale de transport.

§ 4 Transportul de mărfuri periculoase sub forma de bagaje de mână, bagaje înregistrate, precum și în sau pe vehicule care, în conformitate cu prezentul Titlu, sunt



transportate pe calea ferată, trebuie să se conformeze Regulilor privind Transportul Internațional Feroviar de Mărfuri Periculoase (RID).

### **ARTICOLUL 13**

#### **Verificarea**

§ 1 În cazul unei prezumții grave de nerespectare a condițiilor de transport, transportatorul are dreptul de a verifica dacă obiectele (bagaje de mână, bagaje înregistrate, vehicule inclusiv încărcătura lor) și animalele transportate corespund condițiilor de transport, dacă legile și prescripțiile statului în care urmează să aibă loc verificarea nu o interzic. Călătorul trebuie să fie invitat să asiste la verificare. Dacă acesta nu se prezintă sau nu poate fi găsit, transportatorul trebuie să solicite prezența a doi martori independenți.

§ 2 Atunci când s-a constatat că nu s-au respectat condițiile de transport, transportatorul poate solicita de la călător plata cheltuielilor care decurg din verificare.

### **ARTICOLUL 14**

#### **Îndeplinirea formalităților administrative**

Călătorul trebuie să se conformeze formalităților solicitate de autoritățile vamale sau de alte autorități administrative în cazul când, în timpul transportului, acesta deține obiecte (bagaje de mână, bagaje înregistrate, vehicule inclusiv încărcătura acestora) sau animale. El va fi prezent la verificarea acestor obiecte, în afara excepțiilor prevăzute de legile și prescripțiile fiecărui stat.

### **CAPITOLUL 2**

#### **Bagaje de mână și animale**

### **ARTICOLUL 15**

#### **Supravegherea**

Supravegherea bagajelor de mână și a animalelor, pe care le ia cu sine, incumbă călătorul.

### **CAPITOLUL 3**

#### **Bagaje înregistrate**

### **ARTICOLUL 16**

#### **Expedierea bagajelor înregistrate**

§ 1 Obligațiile contractuale referitoare la expedierea bagajelor înregistrate trebuie să fie constatate printr-un buletin de bagaje înregistrate emisă călătorului.



§ 2 Fără a aduce prejudiciu Articolului 22, absența, neregularitatea sau pierderea buletinului de bagaje înregistrate nu afectează existența sau valabilitatea convențiilor referitoare la expedierea bagajelor înregistrate, care se supun în continuare prezentelor Reguli uniforme.

§ 3 Buletinul de bagaje înregistrate face dovadă, până la proba contrară, a înregistrării bagajelor și condițiilor lor de transport.

§ 4 Până la proba contrară, se presupune că la luarea în sarcină de către transportator, bagajele înregistrate erau în bună stare aparentă și că numărul și greutatea bagajelor corespundea mențiunilor existente pe buletinul de bagaje înregistrate.

## **ARTICOLUL 17**

### **Buletinul de bagaje înregistrate**

§ 1 Condițiile generale de transport stabilesc atât forma cât și conținutul buletinului de bagaje înregistrate, precum și limba și caracterele cu care trebuie tipărite și redactate. Articolul 7 § 5 se aplică prin analogie.

§ 2 Pe buletinul de bagaje înregistrate trebuie înscris cel puțin:

- a) transportatorul sau transportatorii;
- b) indicația conform căreia transportul este supus prezentelor Reguli uniforme, în pofida oricărei clauze contrare; aceasta se poate realiza cu sigla CIV;
- c) orice alta indicație necesara pentru a demonstra obligațiile contractuale referitoare la expedierea bagajelor înregistrate și care permite calatorului sa-și valorifice drepturile ce decurg din contractul de transport.

§ 3 Călătorul trebuie să se asigure, la primirea buletinului de bagaje înregistrate, că aceasta a fost redactată conform indicațiilor sale.

## **ARTICOLUL 18**

### **Înregistrarea și transportul**

§ 1 Cu excepția cazurilor în care se prevede altfel în Condițiile generale de transport, înregistrarea bagajelor nu are loc decât la prezentarea unei legitimații de transport valabile cel puțin până la locul de destinație al bagajelor. În celelalte cazuri înregistrarea se realizează în conformitate cu prescripțiile în vigoare, la locul de expediție.

§ 2 Atunci când Condițiile generale de transport prevăd ca bagajele pot fi admise la transport fără prezentarea unei legitimații, prevederile prezentelor Reguli uniforme care stabilesc drepturile și obligațiile calatorului referitoare la bagajele sale înregistrate, se aplică, prin analogie, expeditorului bagajelor înregistrate.

§ 3 Transportatorul poate expedia bagajele înregistrate cu un alt tren sau un alt mijloc de transport și pe un alt itinerar decât cel utilizat de calator.



## ARTICOLUL 19

### Plata prețului pentru transportul de bagaje înregistrate

Sub rezerva unei convenții contrare între călător și transportator, prețul pentru transportul de bagaje înregistrate este plătit cu ocazia înregistrării.

## ARTICOLUL 20

### Marcarea bagajelor înregistrate

Călătorul trebuie să înscrie pe fiecare colet, într-un loc vizibil și de o manieră suficient de durabilă și lizibilă:

- a) numele sau și adresa,
- b) locul de destinație.

## ARTICOLUL 21

### Dreptul de a dispune de bagajele înregistrate

§ 1 Dacă circumstanțele o permit și formalitățile vamale sau ale altor autorități administrative nu sunt contrare, călătorul poate solicita restituirea bagajelor la locul de expediție, la predarea buletinului de bagaje înregistrate și, atunci când aceasta este prevăzută de Condițiile generale de transport, la prezentarea legitimației de transport.

§ 2 Condițiile generale de transport pot conține alte prevederi referitoare la dreptul de a dispune de bagajele înregistrate, în special modificări ale locului de destinație și eventualele consecințe financiare de suportat de către calator.

## ARTICOLUL 22

### Livrarea

§ 1 Livrarea bagajelor înregistrate se face în schimbul remiterii buletinului de bagaje înregistrate și, dacă este cazul în schimbul achitării tarifelor care grevează expediția. Transportatorul are dreptul, fără a fi obligat, să verifice dacă deținătorul buletinului are calitatea de a prelua livrarea.

§ 2 Sunt asimilate la livrarea către deținătorul buletinului de bagaje înregistrate, atunci când sunt efectuate în conformitate cu prescripțiile în vigoare, la locul de destinație:

- a) remiterea bagajelor către autoritățile vamale sau comisionare, la sediile lor de expediție sau la depozitele lor, atunci când acestea nu se afla sub supravegherea transportatorului;
- b) acțiunea de încredințare a animalelor vii unui terț.

§ 3 Deținătorul buletinului de bagaje înregistrate poate solicita livrarea bagajelor în locul de destinație imediat ce expira timpul convenit cât și, dacă este cazul, timpul



necesar pentru operațiunile efectuate de către autoritățile vamale sau de către alte autorități administrative.

§ 4 În lipsa predării buletinului de bagaje înregistrate, transportatorul nu este obligat să livreze bagajele decât celui care își justifică dreptul asupra lor; dacă această dovadă pare insuficientă, transportatorul poate pretinde o garanție.

§ 5 Bagajele sunt livrate la locul de destinație pentru care au fost înregistrate.

§ 6 Deținătorul buletinului de bagaje înregistrate ale cărui bagaje nu îi sunt livrate în conformitate cu 3, poate solicita certificarea pe buletin a datei și orei la care el a solicitat livrarea.

§ 7 Cel în drept poate refuza acceptarea bagajelor, dacă transportatorul nu dă curs solicitării sale de a proceda la verificarea bagajelor înregistrate, în vederea constatării pagubei invocate.

§ 8 În toate celelalte cazuri, livrarea bagajelor se efectuează în conformitate cu prescripțiile în vigoare la locul de destinație.

## CAPITOLUL 4

### Vehicule

## ARTICOLUL 23

### Condiții de transport

Prevederile specifice pentru transportul de vehicule, prevăzute în Condițiile generale de transport, stabilesc în special condițiile de acceptare la transport, de înregistrare, de încărcare și transport, de descărcare și livrare, precum și obligațiile calatorului.

## ARTICOLUL 24

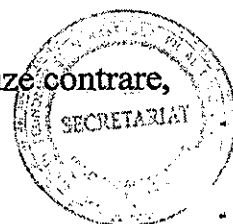
### Buletin de transport

§ 1 Obligațiile contractuale referitoare la transportul de vehicule trebuie să fie constatate printr-un buletin de transport emis calatorului. Buletinul de transport poate fi inclus în legitimația de transport a calatorului.

§ 2 Prevederile specifice pentru transportul vehiculelor cuprinse în Condițiile generale de transport determina forma și conținutul buletinului de transport, precum și limba și caracterele cu care trebuie tipărite și redactate. Articolul 7 § 5 se aplică prin analogie.

§ 3 Pe buletinul de transport trebuie înscris cel puțin:

- a) transportatorul sau transportatorii;
- b) indicația conform căreia transportul este supus, în pofida oricărei clauze contrare, prezentelor Reguli uniforme; aceasta se poate realiza cu sigla CIV;



c) orice alta indicație necesara pentru a dovedi obligațiile contractuale referitoare la transportul de vehicule și care permite calatorului să-și valorifice drepturile ce rezultă din contractul de transport.

§ 4 Călătorul trebuie să se asigure, la primirea buletinului de transport, că aceasta a fost redactată conform indicațiilor sale.

## **ARTICOLUL 25**

### **Drept aplicabil**

Sub rezerva prevederilor prezentului Capitol, prevederile Capitolului III referitoare la transportul de bagaje se aplică la vehicule.

## **Titlul IV**

### **Răspunderea transportatorului**

## **CAPITOLUL 1**

### **Răspunderea în caz de deces sau vătămare corporala a calatorilor**

## **ARTICOLUL 26**

### **Baza răspunderii**

§ 1 Transportatorul este răspunzător pentru paguba rezultată din decesul, vătămarea corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice a calatorului, cauzat printr-un accident în legătură cu exploatarea feroviară, produs în timpul în care călătorul se afla în vehicule feroviare, intră sau iese din acestea, indiferent care este infrastructura feroviară utilizată.

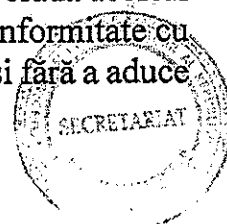
§ 2 Transportatorul este exonerat de răspundere:

a) daca accidentul a fost provocat de împrejurări străine de exploatare feroviară și pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le putea evita și ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina;

b) în măsura în care accidentul este din culpa călătorului;

c) dacă accidentul este cauzat de comportamentul unui terț pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu îl putea evita și ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina; un alt operator care utilizează aceeași infrastructură feroviară nu este considerat ca fiind un terț; nu se va aduce atingere dreptului de regres.

§ 3 Dacă accidentul este cauzat de comportamentul unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt, transportatorul nu este în întregime exonerat de răspunderea sa în conformitate cu 2, litera c), el răspunde pentru tot în limitele prezentelor Reguli uniforme și fără a aduce prejudiciu dreptului sau de regres împotriva terțului.



§ 4 Prezentele Reguli uniforme nu aduc atingere răspunderii care poate reveni transportatorului pentru cazurile neprevăzute la 1.

§ 5 Atunci când un transport, care face obiectul unui contract de transport unic, este efectuat de către transportatori succesivi, este răspunzător, în caz de deces și vătămare corporală a calatorilor, transportatorul care avea în sarcină, în conformitate cu contractul de transport, prestația de serviciu de transport în cursul căruia s-a produs accidentul. Atunci când aceasta prestație nu a fost realizată de transportator, ci de un transportator substituit, cei doi transportatori sunt răspunzători în mod solidar, în conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

## **ARTICOLUL 27**

### **Daune-interese în caz de deces**

§ 1 În caz de deces al călătorului, daunele-interese cuprind:

- a) cheltuielile necesare ca urmare a decesului, în special cele pentru transportul cadavrului și pentru funerarii;
- b) dacă decesul nu a survenit imediat, daunele-interese prevăzute în Articolul 28.

§ 2 Dacă, prin decesul unui călător, persoanele față de care acesta avea sau ar fi avut în viitor o obligație de întreținere, în baza legii, sunt private de sprijinul lor, aceste persoane au dreptul de asemenea să fie despăgubite pentru această pierdere. Acțiunea în daune-interese a persoanelor cărora călătorul le asigură întreținerea, fără a fi obligat prin lege, este reglementată de legislația națională.

## **ARTICOLUL 28**

### **Daune-interese în caz de vătămare corporală**

În caz de vătămare corporală sau de orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice a călătorului, daunele-interese cuprind:

- a) cheltuielile necesare, în special cele pentru tratament și transport;
- b) repararea prejudiciului cauzat fie prin incapacitate de muncă totală sau parțială, fie prin sporirea trebuințelor.

## **ARTICOLUL 29**

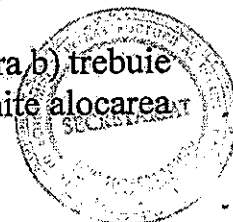
### **Despăgubiri pentru alte prejudicii corporale**

Legislația națională stabilește dacă, și în ce măsură, transportatorul trebuie să plătească daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decât cele prevăzute la Articolele 27 și 28.

## **ARTICOLUL 30**

### **Forma și suma daunelor-interese în caz de deces și vătămare corporală**

§ 1 Daunele-interese prevăzute la Articolul 27 § 2 și la Articolul 28, litera b) trebuie acordate sub formă de sumă globală. Totuși, dacă legislația națională permite alocarea



unei rente, ele se acordă sub această formă, atunci când calatorul vătămat sau persoanele în drept la care s-a făcut referire în Articolul 27 § 2 o cer.

§ 2 Suma daunelor-interese care urmează a fi acordate potrivit § 1, se stabilește în conformitate cu legislația națională. Totuși, în aplicarea prezentelor Reguli uniforme, este fixată o limită maximă de 175.000 unități de cont în capital sau în renta anuală corespunzând acestui capital, pentru fiecare călător, în cazul în care legislația națională prevede o limita maximală de valoare mai mică.

## **ARTICOLUL 31**

### **Alte mijloace de transport**

§ 1 Sub rezerva lui § 2, prevederile referitoare la răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor nu sunt aplicabile pagubelor survenite în timpul transportului care, conform contractului de transport, nu era un transport feroviar.

§ 2 Totuși atunci când vehiculele sunt transportate cu feribotul, prevederile referitoare la răspunderea în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor se aplică pagubelor la care s-a făcut referire în Articolul 26 § 1 și Articolul 33 § 1, cauzate de un accident în legătură cu exploatarea feroviară survenit în timp ce calatorul se afla în vehiculele menționate, sau în timpul intrării sau ieșirii din acestea.

§ 3 Atunci când, ca urmare a unor circumstanțe excepționale, exploatarea feroviară este în mod provizoriu întreruptă iar călătorii sunt transportați cu un alt mijloc de transport, transportatorul este răspunzător în conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

## **CAPITOLUL 2**

### **Răspunderea în caz de nerespectare a orarelor**

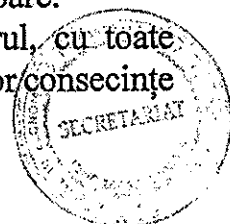
## **ARTICOLUL 32**

### **Răspunderea în caz de anulare, întârziere sau pierdere a legăturii**

§ 1 Transportatorul este răspunzător fata de calator pentru paguba rezultată din faptul că, din cauza anularii, întârzierii sau pierderii unei legături, călătoria nu poate fi continuată în aceeași zi, sau continuarea nu poate fi cerută în mod rezonabil în aceeași zi, din cauza circumstanțelor date. Daunele-interese cuprind cheltuielile rezonabile de cazare, precum și cheltuielile rezonabile ocazionate de informarea persoanelor care-l așteptau pe calator.

§ 2 Transportatorul este exonerat de această răspundere, atunci când anularea, întârzierea sau pierderea legăturii este imputabila uneia din cauzele următoare:

a) circumstanțe exterioare exploatării feroviare pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute particularitățile cazului în speță, nu le putea evita și a căror consecințe nu le putea preîntâmpina,



- b) o vină a calatorului sau
- c) comportamentul unui terț pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu putea sa-l evite și ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina; un alt operator care utilizează aceeași infrastructură feroviară nu este considerat ca fiind un terț; nu se aduce atingere dreptului de regres.

§ 3 Legislația națională stabilește dacă și în ce măsură, transportatorul trebuie să plătească daune-interese pentru prejudicii altele decât cele prevăzute la § 1. Aceasta prevedere nu aduce atingere Articolului 44.

### **CAPITOLUL 3**

#### **Răspunderea în cazul bagajelor de mână, animalelor, bagajelor înregistrate și vehiculelor**

##### **Secțiunea 1**

##### **Bagaje de mână și animale**

#### **ARTICOLUL 33**

##### **Răspunderea**

§ 1 În caz de deces sau vătămare corporala a călătorilor, transportatorul este, de asemenea, răspunzător pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială, sau avarierea obiectelor pe care calatorul fie le avea asupra sa, fie ca bagaj de mână; aceasta prevedere se aplică și pentru animalele pe care călătorul le avea cu el. Articolul 26 se aplica prin analogie.

§ 2 În celelalte cazuri, transportatorul nu este răspunzător pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială, sau avarierea obiectelor, bagajelor de mână sau animalelor a căror supraveghere era în sarcina calatorului în conformitate cu Articolul 15, cu excepția cazului în care paguba este cauzată de o vină a transportatorului. Celelalte Articole ale Titlului IV, cu excepția Articolului 51 și Titlului VI, nu se aplică în acest caz.

#### **ARTICOLUL 34**

##### **Limitarea daunelor-interese în caz de pierdere sau avariere a obiectelor**

Atunci când transportatorul este răspunzător în baza Articolului 33 § 1, trebuie să plătească o despăgubire până la o sumă de 1.400 de unități de cont pentru fiecare călător.

#### **ARTICOLUL 35**

##### **Exonerarea de răspundere**

Transportatorul nu este răspunzător față de călător pentru paguba care rezultă din faptul că acesta nu se conformează prescripțiilor autorităților vamale sau ale altor autorități administrative.



## Secțiunea 2 Bagaje înregistrate

### ARTICOLUL 36 Baza răspunderii

§ 1 Transportatorul este răspunzător pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială și avarie a bagajelor înregistrate survenită în intervalul de timp dintre preluarea de către transportator până la livrare, precum și în caz de întârziere la livrare.

§ 2 Transportatorul este exonerat de această răspundere în măsura în care pierderea, avarierea sau întârzierea la livrare a avut drept cauză o vină a călătorului, un ordin dat de acesta nerezultând dintr-o vină a transportatorului, unui viciu propriu al bagajelor înregistrate, sau unor circumstanțe pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine.

§ 3 Transportatorul este exonerat de această răspundere în măsura în care pierderea sau avaria rezultată ca urmare a unor riscuri specifice inerente în una sau mai multe din următoarele circumstanțe:

- a) absența ambalajului sau ambalarea inadecvată;
- b) natura specială a bagajelor;
- c) expedierea ca bagaje a obiectelor excluse de la transport.

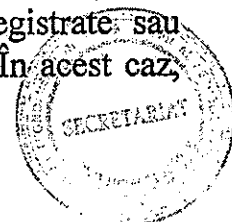
### ARTICOLUL 37 Sarcina probei

§ 1 Sarcina probei ca pierderea, avaria sau întârzierea la livrare s-a datorat uneia din cauzele prevăzute la Articolul 36 § 2, incumba transportatorul.

§ 2 Atunci când transportatorul stabilește că, ținând cont de circumstanțele de fapt, pierderea sau avaria a putut rezulta din unul sau mai multe riscuri specifice prevăzute în Articolul 36 3, exista prezumția ca ea rezulta din aceste riscuri. Persoana în drept își păstrează dreptul, totuși, de a face dovadă că paguba nu a avut drept cauza, în totalitate sau în parte, unul din aceste riscuri.

### ARTICOLUL 38 Transportatori succesivi

Dacă un transport care face obiectul unui contract de transport unic este efectuat de mai mulți transportatori succesivi, fiecare transportator, la preluarea bagajelor cu buletinul de bagaje înregistrate sau vehiculul cu buletinul de transport, devine parte la contractul de transport, în ceea ce privește expedierea bagajelor sau transportul vehiculelor, în conformitate cu precizările buletinului de bagaje înregistrate sau buletinului de transport și își asumă obligațiile care decurg din acesta. În acest caz,



fiecare transportator răspunde de efectuarea transportului pe parcursul total, până la livrare.

### **ARTICOLUL 39**

#### **Transportator substituit**

§ 1 Atunci când transportatorul a încredințat, în totalitate sau în parte, executarea transportului către un transportator substituit, care este sau nu în exercițiul unei funcțiuni care îi este recunoscută în contractul de transport, transportatorul nu rămâne mai puțin răspunzător pentru întregul transport.

§ 2 Toate prevederile prezentelor Reguli uniforme care reglementează răspunderea transportatorului se aplică, de asemenea, și în cazul răspunderii transportatorului substituit în privința transportului efectuat prin grija sa. Articolele 48 și 52 se aplică atunci când o acțiune în justiție este introdusă împotriva agenților sau oricăror alte persoane la serviciul cărora transportatorul substituit recurge pentru efectuarea transportului.

§ 3 Orice convenție specifică prin care transportatorul își asumă obligații care nu-i revin în baza prezentelor Reguli uniforme, sau renunță la drepturile conferite prin aceste Reguli uniforme, este fără efect în ceea ce privește transportatorul substituit care nu l-a acceptat în mod expres și în scris. Indiferent dacă transportatorul substituit a acceptat sau nu această înțelegere, transportatorul rămâne, totuși, legat prin obligațiunile sau renunțările care rezultă din convenția specifică menționată.

§ 4 Atunci când și în măsura în care transportatorul și transportatorul substituit sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.

§ 5 Valoarea totală a despăgubirii datorate de transportator, de transportatorul substituit precum și de agenții lor și de celelalte persoane la serviciul cărora au recurs pentru efectuarea transportului, nu depășește limitele prevăzute prin prezentele Reguli uniforme.

§ 6 Prezentul Articol nu aduce atingere dreptului de regres care poate exista între transportator și transportatorul substituit.

### **ARTICOLUL 40**

#### **Prezumția de pierdere**

§ 1 Persoana în drept poate, fără să aibă de furnizat alte dovezi, să considere că a pierdut un colet atunci când n-a fost livrat sau pus la dispoziția sa în termen de paisprezece zile de la cererea de livrare prezentată în conformitate cu Articolul 22 § 3.

§ 2 Dacă un colet considerat pierdut este regăsit în cursul anului care urmează de la cererea de livrare, transportatorul trebuie să avizeze persoana în drept, dacă adresa sa este cunoscută sau poate fi aflată.



§ 3 În treizeci de zile de la primirea avizului la care s-a făcut referire la § 2, persoana în drept poate solicita să i se livreze coletul. În acest caz, el trebuie să plătească cheltuielile aferente transportului coletului la locul de expediție până la cel în care va avea loc livrarea și să restituie despăgubirea primită, din care se rețin, dacă este cazul, cheltuielile incluse în aceasta. Totuși, el își păstrează dreptul de a pretinde despăgubire pentru întârzierea la livrare prevăzută la Articolul 43.

§ 4 Dacă coletul regăsit nu a fost revendicat în termenul prevăzut la § 3 sau dacă coletul este recuperat la mai mult de un an de la cererea de livrare, transportatorul dispune asupra acestuia în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare în locul unde a fost găsit coletul.

#### **ARTICOLUL 41** **Despăgubirea în caz de pierdere**

§ 1 În caz de pierdere totală sau parțială a bagajelor înregistrate, transportatorul trebuie să plătească, în afara tuturor celorlalte daune-interese:

a) dacă suma pagubei este dovedită, o despăgubire egală cu aceasta sumă care să nu depășească totuși 80 de unități de cont pe kilogram lipsa din masa brută sau 1.200 de unități de cont pe colet;

b) dacă suma pagubelor nu este dovedită, o despăgubire forfetară de 20 de unități de cont pe kilogram lipsa din masa brută sau 300 de unități de cont pe colet.

Modul de despăgubire, pe kilogram lipsa sau pe colet, este stabilit în Condițiile generale de transport.

§ 2 Transportatorul trebuie să restituie, în plus, prețul pentru transportul bagajelor și celelalte sume plătite în legătură cu transportul coletului pierdut, precum și tarifele vamale și tarifele de acciza deja achitate.

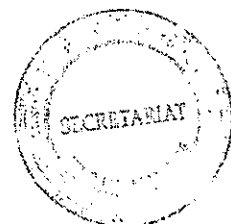
#### **ARTICOLUL 42** **Despăgubirea în caz de avarie**

§ 1 În caz de avarie a bagajelor înregistrate, transportatorul trebuie să plătească, excluzând toate celelalte daune-interese, o despăgubire echivalentă cu deprecierea bagajelor.

§ 2 Despăgubirea nu depășește:

a) suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere totală, dacă toate bagajele sunt depreciate datorită avariei;

b) suma la care s-ar fi ajuns în caz de pierdere a părții depreciate, dacă doar o parte din bagaje s-a depreciat datorită avariei.



## ARTICOLUL 43

### Despăgubirea în caz de întârziere la livrare

§ 1 În caz de întârziere la livrare a bagajelor înregistrate, transportatorul trebuie să plătească, pentru fiecare perioadă integrală de douăzeci și patru de ore de la solicitarea livrării, care nu depășește maximum de paisprezece zile:

a) dacă persoana în drept aduce dovadă ca o paguba, inclusiv o avarie, a rezultat din aceasta, o despăgubire egala cu valoarea pagubei pana la un maximum de 0,80 unități de cont pe kilogram de masa bruta a băgatelor sau de 14 unități de cont pe colet, livrat cu întârziere;

b) dacă persoana în drept nu aduce dovadă că o pagubă a rezultat din aceasta, o despăgubire forfetara de 0,14 unități de cont pe kilogram de masă brută a bagajelor sau de 2,80 unități de cont pe colet, livrate cu întârziere.

Modul de despăgubire, pe kilogram lipsa sau pe colet, este stabilit în Condițiile generale de transport.

§ 2 În caz de pierdere totală a bagajelor, despăgubirea prevăzută la § 1 nu se cumulează cu cea prevăzută în Articolul 41.

§ 3 În caz de pierdere parțială a bagajelor, despăgubirea prevăzută la § 1 este plătită pentru partea care nu a fost pierdută.

§ 4 În caz de avarie a bagajelor care nu a survenit în urma întârzierii la livrare, despăgubirea prevăzută la § 1 se cumulează, dacă este cazul, cu cea prevăzută în Articolul 42.

§ 5 În nici un caz cumulul despăgubirilor prevăzute la § 1 împreună cu cele prevăzute la Articolele 41 și 42 nu permite plata unei despăgubiri care să o depășească pe cea care ar fi datorată în caz de pierdere totală a bagajelor.

## Secțiunea 3

### Vehicule

## ARTICOLUL 44

### Despăgubirea în caz de întârziere

§ 1 În caz de întârziere la încărcare dintr-o cauza imputabila transportatorului sau de întârziere la livrare a unui vehicul, transportatorul trebuie să plătească, atunci când persoana în drept aduce dovada că a rezultat o astfel de pagubă, o despăgubire care nu depășește valoarea prețului de transport.

§ 2 Dacă persoana în drept renunță la contractul de transport, în caz de întârziere la încărcare dintr-o cauză imputabilă transportatorului, prețul de transport este rambursat persoanei în drept. În plus, aceasta poate, dacă aduce dovadă că paguba a rezultat în urma întârzierii, să pretindă o despăgubire care nu depășește prețul de transport.



## **ARTICOLUL 45**

### **Despăgubirea în caz de pierdere**

În caz de pierdere totală sau parțială a unui vehicul, despăgubirea care trebuie plătită persoanei în drept pentru paguba dovedită este calculată pe baza valorii uzuale a vehiculului. Aceasta nu depășește 8.000 de unități de cont. O remorcă cu sau fără încărcătură este considerată ca un vehicul separat.

## **ARTICOLUL 46**

### **Răspunderea în privința altor obiecte**

§ 1 În privința obiectelor lăsate în vehicul sau care se găsesc în portbagaj (de ex. portbagaj sau port schi), fixate de vehicul, transportatorul nu este răspunzător decât pentru paguba survenită din vina sa. Despăgubirea datorată nu depășește 1.400 unități de cont.

§ 2 În privința obiectelor fixate la exteriorul vehiculului, inclusiv portbagajele menționate la § 1, transportatorul nu este răspunzător decât dacă se face dovadă că paguba rezultă dintr-un act sau dintr-o omisiune pe care transportatorul a comis-o fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

## **ARTICOLUL 47**

### **Legislația aplicabilă**

Sub rezerva prevederilor prezentei Secțiunii, prevederile Secțiunii 2 referitoare la răspunderea pentru bagaje se aplică la vehicule.

## **CAPITOLUL 4**

### **Prevederi comune**

## **ARTICOLUL 48**

### **Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere**

Limitele de răspundere prevăzute în prezentele Reguli uniforme, precum și prevederile legislației naționale care limitează despăgubirile la o sumă determinată, nu se aplică, dacă se face dovadă că paguba rezultată în urma unui act sau unei omisiuni pe care transportatorul a comis-o fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

## **ARTICOLUL 49**

### **Convertibilitate și dobânzi**

§ 1 Atunci când calculul despăgubirii implică convertibilitatea sumelor exprimate în unități monetare străine, aceasta este efectuată la rata de schimb aplicabilă de la data și locul în care se efectuează plata despăgubirii.



§ 2 Persoana în drept poate pretinde dobânda asupra despăgubirii, calculată în procent de cinci la sută pe an, începând din ziua reclamației prevăzută în Articolul 55 sau, dacă nu s-a făcut reclamație, din ziua acționării în justiție.

§ 3 Totuși, în cazul unei despăgubiri datorate conform Articolelor 27 și 28, dobânda se aplică numai de la data la care au avut loc evenimentele relevante care servesc la evaluarea sumei despăgubirii, dacă data respectivă este ulterioară datei reclamației sau datei acționării în justiție.

§ 4 În privința bagajelor, dobânda este datorată numai în cazul în care despăgubirea depășește 16 unități de cont pe buletin de bagaje înregistrate.

§ 5 În privința bagajelor, dacă persoana în drept nu înaintează transportatorului, într-un termen care i-a fost fixat într-un mod rezonabil, piesele justificative cerute pentru lichidarea definitivă a reclamației, dobânzile nu curg în perioada dintre expirarea termenului fixat și depunerea efectivă a respectivelor piese.

## **ARTICOLUL 50**

### **Răspunderea în caz de accident nuclear**

Transportatorul este exonerat de răspunderea care îi revine în baza prezentelor Reguli uniforme atunci când paguba a fost cauzată în urma unui accident nuclear, și atunci când operatorul unei instalații nucleare sau altă persoană care o înlocuiește este răspunzătoare pentru acea pagubă, prevăzută de legile și prescripțiile unui stat, care reglementează răspunderea în domeniul energiei nucleare.

## **ARTICOLUL 51**

### **Persoane pentru care răspunde transportatorul**

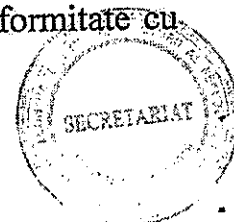
Transportatorul răspunde pentru agenții săi și pentru celelalte persoane la serviciile cărora recurge, sau pentru executarea transportului, atunci când respectivii agenți și alte persoane acționează în exercițiul funcțiunii lor. Gestionarii infrastructurii feroviare pe care se efectuează transportul sunt considerați persoane la serviciile cărora transportatorul recurge pentru efectuarea transportului.

## **ARTICOLUL 52**

### **Alte acțiuni în justiție**

§ 1 În toate cazurile în care prezentele Reguli uniforme se aplică, orice acțiune în justiție cu privire la răspundere, indiferent de motive, nu poate fi introdusă împotriva transportatorului decât în condițiile și limitele prevăzute în prezentele Reguli uniforme.

§ 2 Se aplică aceiași procedura pentru orice acțiune în justiție introdusă împotriva agenților și a altor persoane pentru care transportatorul răspunde în conformitate cu Articolului 51.



## Titlul V Răspunderea călătorului

### ARTICOLUL 53 Principii specifice de răspundere

Călătorul este răspunzător în fața transportatorului pentru orice pagubă:

- a) rezultată din nerespectarea obligațiilor sale în virtutea
1. Articolelor 10, 14 și 20,
  2. prevederilor specifice pentru transportul vehiculelor, conținute în Condițiile generale de transport, sau
  3. Regulamentului privind Transportul Internațional Feroviar de Mărfuri Periculoase (RID), sau
- b) cauzată de către obiectele sau animalele pe care le ia cu sine.
- cu excepția cazului în care el dovedește că paguba a fost cauzată de circumstanțe pe care nu le-a putut evita și ale căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina, în ciuda faptului că el a făcut dovadă diligentei cerute unui călător exemplar. Aceasta prevedere nu aduce atingere răspunderii transportatorului în conformitate cu Articolele 26 și 33 § 1.

## Titlul VI Exercitarea drepturilor

### ARTICOLUL 54 Constatarea pierderii parțiale sau a avariei

§ 1 Atunci când o pierdere parțială sau o avarie a unui obiect transportat, aflat sub paza transportatorului (bagaje, vehicule), este descoperită sau este presupusă de către transportator sau pretinsă de persoana în drept, transportatorul trebuie să întocmească fără întârziere și, dacă este posibil, în prezența persoanei în drept, un proces-verbal de constatare, menționând natura pagubei, starea obiectului, și, pe cât posibil, importanța pagubei, cauza sa și momentul în care s-a produs.

§ 2 O copie a procesului-verbal de constatare trebuie să fie transmisă gratuit persoanei în drept.

§ 3 În cazul în care persoana în drept nu acceptă constatările din procesul-verbal, această poate solicita ca starea în care se află bagajele sau vehiculul precum și cauza și suma pagubei să fie constatate de către un expert numit de către părțile participante la contractul de transport sau de către o instanță. Procedura este supusă legilor și prescripțiilor statului unde are loc constatarea.



## ARTICOLUL 55

### Reclamații

§ 1 Reclamațiile referitoare la răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor trebuie să fie adresate în scris transportatorului împotriva căruia poate fi introdusă o acțiune în justiție. În cazul unui transport care face obiectul unui contract unic și efectuat de transportatori succesivi, reclamațiile, pot fi adresate, în mod egal, fie primului fie ultimului transportator, precum și transportatorului care are sediul principal sau sucursala sau biroul în care a încheiat contractul de transport în statul în care calatorul are domiciliul sau reședința obișnuită.

§ 2 Celelalte reclamații referitoare la contractul de transport trebuie să fie adresate în scris transportatorului menționat în Articolul 56 §§ 2 și 3.

§ 3 Piesele pe care persoana în drept le considera utile a însoți reclamația, trebuie să fie prezentate fie în original, fie în copii, dacă este cazul, copiile fiind autentificate coresponsător, dacă transportatorul o cere. În vederea soluționării reclamației, transportatorul poate solicita restituirea legitimației de transport, a buletinului de bagaje înregistrate și a buletinului de transport.

## ARTICOLUL 56

### Transportatori care pot fi acționați în justiție

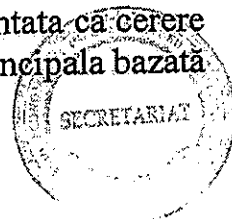
§ 1 O acțiune în justiție bazată pe răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor nu poate fi introdusă decât împotriva unui transportator răspunzător în sensul Articolului 26 § 5.

§ 2 Sub rezerva § 4, celelalte acțiuni în justiție introduse de calatori pe baza contractului de transport, pot fi introduse numai împotriva primului sau ultimului transportator sau împotriva transportatorului care executa partea de transport în cursul căreia s-a produs faptul generator al acțiunii în justiție.

§ 3 Atunci când, în cazul unor transporturi efectuate de către transportatori succesivi, transportatorul care trebuie să livreze bagajul sau vehiculul, este înscris, cu consimțământul său, pe buletinul de bagaje înregistrate sau pe buletinul de transport, acesta poate fi acționat în justiție în conformitate cu § 2, chiar dacă nu a preluat bagajul sau vehiculul.

§ 4 Acțiunea în justiție privind recuperarea unei sume plătite în baza contractului de transport, poate fi introdusă împotriva transportatorului care a perceput aceasta suma sau împotriva celui în beneficiul căruia a fost perceputa suma respectivă.

§ 5 Acțiunea în justiție poate fi introdusă împotriva unui transportator, altul decât cei menționați la §§ 2 și 4, atunci când aceasta acțiune în justiție este prezentată ca cerere reconvențională sau ca excepție în instanță, referitoare la o reclamație principală bazată pe același contract de transport.



§ 6 În măsura în care prezentele Reguli uniforme se aplică transportatorului substituit, acesta poate, de asemenea, să fie acționat în justiție.

§ 7 Dacă reclamantul are de ales între mai mulți transportatori, dreptul sau de opțiune se stinge imediat ce acțiunea în justiție este introdusă împotriva unuia din aceștia; acest lucru se aplică și dacă reclamantul poate alege între unul sau mai mulți transportatori și un transportator substituit.

## ARTICOLUL 57

### Instanța

§ 1 Acțiunile în justiție bazate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse în fața instanțelor competente ale statelor membre desemnate de comun acord de către părți, sau în fața instanței competente a unui stat membru pe teritoriul căruia pârâtul are domiciliul sau reședința sa obișnuită, sediul principal sau sucursala sau biroul în care s-a încheiat contractul de transport. Nu pot fi sesizate alte instanțe.

§ 2 Atunci când o acțiune în justiție bazată pe prezentele Reguli uniforme este introdusă în instanță în fața unui organ jurisdicțional competent în condițiile prevăzute la 1, sau atunci când într-un astfel de litigiu, un verdict a fost pronunțat de o astfel de instanță, nu poate fi introdusă nici o nouă acțiune în justiție pentru aceeași cauză între aceleași părți, decât dacă decizia instanței în fața căreia a fost introdusă prima acțiune în justiție nu poate fi executorie în statul unde este introdusă noua acțiune în justiție.

## ARTICOLUL 58

### Stingerea acțiunii în justiție în caz de deces sau vătămare corporală

§ 1 Orice acțiune în justiție a persoanei în drept bazată pe răspunderea transportatorului, în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor, se stinge, dacă nu se semnalează accidentul suferit de calator de către persoana în drept, într-un termen de doisprezece luni de la data constatării pagubei, unuia dintre transportatorii căruia îi poate fi prezentată o reclamație, în conformitate cu Articolul 55 § 1. Atunci când persoana în drept sesizează verbal accidentul transportatorului, acesta trebuie să elibereze o dovadă a acestei sesizări verbale.

§ 2 Totuși, acțiunea în justiție nu se stinge dacă:

a) în termenul prevăzut la § 1, persoana în drept a prezentat o reclamație pe lângă unul din transportatorii desemnați în Articolul 55 § 1;

b) în termenul prevăzut la § 1, transportatorul răspunzător a luat cunoștință, pe o altă cale, de accidentul suferit de calator;

c) accidentul nu a fost semnalat sau a fost semnalat tardiv, în urma unor circumstanțe care nu pot fi imputate persoanei în drept;

d) persoana în drept dovedește că accidentul a avut drept cauză o vină a transportatorului.



## ARTICOLUL 59

### Stingerea acțiunii în justiție izvorâtă din transportul de bagaje

§ 1 Acceptarea bagajelor de către persoana în drept stinge orice acțiune în justiție împotriva transportatorului, izvorâtă din contractul de transport în caz de pierdere parțială, avarie sau întârziere la livrare.

§ 2 Totuși, acțiunea în justiție nu se stinge:

a) în caz de pierdere parțială sau avarie, dacă:

1. pierderea sau avaria a fost constatată în conformitate cu Articolul 54, înainte ca persoana în drept să accepte bagajele;

2. constatarea care ar fi trebuit să fie făcută în conformitate cu Articolul 54, a fost omisa exclusiv din vina transportatorului;

b) în caz de pagubă neaparentă, a cărei existență este constatată după acceptarea bagajelor de către persoana în drept, dacă aceasta:

1. solicită constatarea în conformitate cu Articolul 54 imediat după descoperirea pagubei și cel mai târziu în cele trei zile care urmează acceptării bagajelor, și

2. dovedește, în plus, că paguba este produsă între luarea în primire de către transportator și livrare;

c) în caz de întârziere la livrare, dacă persoana în drept a valorificat, în cele douăzeci și unu de zile, drepturile sale, pe lângă unul din transportatorii menționați în Articolul 56 § 3;

d) dacă persoana în drept dovedește că paguba are drept cauză o vină a transportatorului.

## ARTICOLUL 60

### Termenul de prescripție

§ 1 Termenul de prescripție a acțiunii în justiție privind daunele-interese bazate pe răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a calatorilor este:

a) pentru călător, de trei ani, începând cu ziua următoare accidentului;

b) pentru celelalte persoane în drept, de trei ani, începând de a doua zi de la decesul călătorului, fără ca acest termen să poată totuși depăși cinci ani cu începere din ziua următoare accidentului.

§ 2 Termenul de prescripție pentru celelalte acțiuni în justiție izvorâte din contractul de transport este de un an. Totuși, termenul de prescripție este de doi ani, dacă este vorba de o acțiune în justiție privind paguba care a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni comisă fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

§ 3 Termenul de prescripție prevăzut la § 2 curge pentru acțiuni în justiție:

a) pentru despăgubirea pierderii totale, din a paisprezecea zi care urmează expirării termenului prevăzut în Articolul 22 § 3;

b) pentru despăgubirea pierderii parțiale, avariei sau întârzierii la livrare, din ziua când a avut loc livrarea;



c) în toate celelalte cazuri referitoare la transportul calatorilor, din ziua expirării valabilității legitimației de transport.

Ziua indicata pentru începerea termenului de prescripție nu este inclusă în termen.

§ 4 În cazul unei reclamații scrise adresată transportatorului, în conformitate cu Articolul 55, împreună cu piesele justificative necesare, termenul de prescripție este suspendat până la data la care transportatorul respinge reclamația în scris și restituie piesele care sunt anexate. În cazul acceptării parțiale a reclamației, termenul de prescripție își reia cursul pentru acea parte a reclamației care rămâne în litigiu. Sarcina probei primirii reclamației sau răspunsului și cea a restituirii pieselor incumbă părții care invocă aceste fapte. Termenul de prescripție nu se suspendă pentru reclamațiile ulterioare care au același obiect.

§ 5 Acțiunea în justiție prescrisă nu poate fi exercitată, nici chiar sub forma unei cereri reconvenționale sau a unei excepții.

§ 6 De altfel, suspendarea și încetarea termenului de prescripție sunt reglementate de legislația națională.

## **Titlul VII**

### **Raporturi între transportatori**

#### **ARTICOLUL 61**

##### **Distribuirea prețului de transport**

§ 1 Orice transportator trebuie să plătească transportatorilor interesați partea care le revine dintr-un preț de transport pe care l-a încasat sau pe care ar fi trebuit să-l încaseze. Modalitățile de plată sunt fixate prin convenție între transportatori.

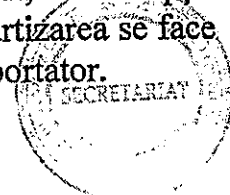
§ 2 Articolul 6 § 3, Articolul 16 § 3 și Articolul 25 se aplică și în privința raporturilor dintre transportatorii succesivi.

#### **ARTICOLUL 62**

##### **Dreptul de recurs**

§ 1 Transportatorul care a plătit o despăgubire în baza prezentelor Reguli uniforme, are un drept de recurs împotriva transportatorilor care au participat la transport în conformitate cu prevederile următoare:

- a) transportatorul care a cauzat paguba este singurul răspunzător;
- b) atunci când paguba a fost cauzată de mai mulți transportatori, fiecare dintre ei răspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; dacă distincția este imposibilă, despăgubirea este repartizată între ei în conformitate cu litera c);
- c) dacă nu se poate dovedi care dintre transportatori a cauzat paguba, despăgubirea este repartizată între toți transportatorii care au participat la transport, cu excepția acelor care demonstrează că paguba nu a fost cauzată de aceștia; repartizarea se face proporțional cu partea din prețul de transport care revine fiecărui transportator.



§ 2 În cazul insolvabilității unuia dintre transportatori, partea care îi revenea și care nu este plătită de el este repartizată între toți ceilalți transportatori care au participat la transport, proporțional cu parte din prețul de transport care revine fiecăruia dintre ei.

### ARTICOLUL 63

#### Procedura de recurs

§ 1 Temeinicia plății efectuate de către transportatorul care exercită un drept de recurs în conformitate cu Articolul 62, nu poate fi contestată de către transportatorul împotriva căruia este exercitat recursul, atunci când despăgubirea a fost fixată de o instanță, iar acestui ultim transportator, corect desemnat, i s-a permis să intervină în proces. Instanța, sesizată prin acțiunea principală în justiție, fixează termenele acordate pentru semnarea chemării în judecată și pentru intervenție.

§ 2 Transportatorul care își exercită dreptul de recurs, trebuie să-și formuleze reclamația la una și aceeași instanță pentru toți transportatorii cu care nu a făcut o înțelegere, sub sancțiunea de a-și pierde dreptul de recurs împotriva celor pe care nu i-a acționat în judecată.

§ 3 Instanța trebuie să statueze printr-o singură și unică hotărâre asupra tuturor acțiunilor în recurs de care este sesizat.

§ 4 Transportatorul care dorește să valorifice dreptul său de recurs, poate sesiza instanța statului pe teritoriul căruia unul din transportatorii participanți la transport are sediul principal sau sucursala sau biroul care a încheiat contractul de transport.

§ 5 Atunci când acțiunea în justiție trebuie introdusă împotriva mai multor transportatori, transportatorul reclamant poate alege între instanțele competente în conformitate cu § 4, pe aceea în fața căruia va introduce acțiunea sa în recurs.

§ 6 Procedura de recurs nu poate fi asociată cu procedurile de despăgubire a persoanei îndreptățite în baza contractului de transport.

### ART. 64

#### Convenții referitoare la acțiuni în recurs

Transportatorii sunt liberi să convină între ei prevederi care derogă de la Articolele 61 și 62.



**Reguli uniforme privind Contractul de Transport  
internațional Feroviar al Mărfurilor  
(CIM - Apendice B la Convenție)**

**Titlul I  
Prevederi generale**

**Articolul 1  
Domeniu de aplicare**

§ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplică oricărui contract de transport feroviar de mărfuri cu titlu oneros, dacă locul de luare în primire a mărfii și locul prevăzut pentru livrare sunt situate în două state membre diferite. Acestea se aplică indiferent de sediul și naționalitatea părților la contractul de transport.

§ 2 Prezentele Reguli uniforme se aplică, de asemenea, contractelor de transport feroviar de mărfuri cu titlu oneros, dacă locul de luare în primire a mărfii și locul prevăzut pentru livrare sunt situate în două state diferite din care cel puțin unul este stat membru și dacă părțile la contract convin că contractul este supus acestor Reguli uniforme.

§ 3 Atunci când un transport internațional care face obiectul unui contract unic include, în completarea unui transport transfrontalier feroviar, un transport rutier sau pe căi navigabile interioare în trafic intern al unui stat membru, se aplică prezentele Reguli uniforme.

§ 4 Atunci când un transport internațional care face obiectul unui contract unic include, în completare la transport feroviar, un transport maritim sau un transport transfrontalier pe căi navigabile interioare, prezentele Reguli uniforme se aplică dacă transportul maritim sau transportul pe căile navigabile interioare este efectuat pe liniile înscrise în lista liniilor prevăzute la Articolul 24 § 1 din Convenție.

§ 5 Prezentele Reguli uniforme nu se aplică transporturilor efectuate între stații situate pe teritoriul unor state limitrofe, atunci când infrastructura acestor stații este gestionată de unul sau mai mulți gestionari de infrastructură care aparțin unuia și aceluiași dintre aceste state.

§ 6 Fiecare stat, Parte a unei convenții privind transportul internațional feroviar direct de mărfuri și de natură comparabilă cu prezentele Reguli uniforme, poate, atunci când adresează o cerere de aderare la Convenție, să declare că nu va aplica aceste Reguli uniforme decât transporturilor efectuate pe o parte a infrastructurii feroviare situată pe teritoriul său. Această parte a infrastructurii feroviare trebuie să fie definită precis și să fie legată la infrastructura feroviară a unui stat membru. Atunci când un stat a făcut declarația susmenționată, aceste Reguli uniforme nu se aplică decât cu condiția:

- a) ca locul de preluare a mărfii sau locul de livrare precum și itinerarul prevăzut în contractul de transport să fie situate pe infrastructura desemnată sau



- b) ca infrastructura desemnată să lege infrastructura a două state membre și ca ea să fi fost prevăzută în contractul de transport ca itinerar pentru un transport de tranzit.

§7 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 6, poate să renunțe la ea în orice moment prin informarea depozitarului. Această renunțare are efect la o lună de la data la care depozitarul a făcut-o cunoscută statelor membre. Declarația devine fără efect atunci când convenția vizată la § 6, prima frază, încetează de a mai fi în vigoare pentru acest stat.

## **Articolul 2** **Prescripții de drept public**

Transporturile cărora li se aplică prezentele Reguli uniforme rămân supuse prescripțiilor de drept public, îndeosebi prescripțiilor referitoare la transportul de mărfuri periculoase, precum și prescripțiilor de drept vamal și acelor referitoare la protecția animalelor.

## **Articolul 3** **Definiții**

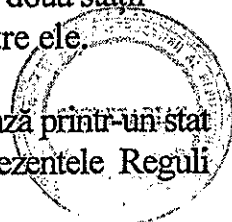
Pentru scopurile prezentelor Reguli uniforme, termenul:

- a) "transportator" înseamnă transportatorul contractual, cu care expeditorul a încheiat contractul de transport în baza acestor Reguli uniforme, sau un transportator care îi urmează și care este răspunzător pe baza acestui contract;
- b) "transportator substituit" înseamnă un transportator care nu a încheiat contractul de transport cu expeditorul, dar căruia transportatorul vizat la litera a) i-a încredințat, în totalitate sau în parte, executarea transportului feroviar;
- c) "Condiții generale de transport" înseamnă condițiile transportatorului sub formă de condiții generale sau de tarife legal în vigoare în fiecare stat membru și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă a acestuia;
- d) "unitate de transport intermodal" înseamnă containerele, cutiile mobile, semiremorcile sau alte unități de încărcare similare, utilizate în transportul intermodal.

## **Articolul 4** **Derogări**

§1 Statele membre pot să încheie acorduri care prevăd derogări de la prezentele Reguli uniforme pentru transporturile efectuate exclusiv între două stații situate de o parte și de alta a frontierei, atunci când nu există o altă stație între ele.

§2 Pentru transporturile efectuate între două state membre, care tranzitează printr-un stat nemembru, statele implicate pot să încheie acorduri care derogă de la prezentele Reguli



uniforme.

§3 Acordurile menționate la §§ 1 și 2 precum și intrarea lor în vigoare sunt comunicate Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare. Secretarul general al Organizației informează despre aceasta statele membre și operatorii interesați.

## Articolul 5 Drept imperativ

În lipsa unei clauze contrare în prezentele Reguli uniforme, este nulă și neavenită orice stipulare care în mod direct sau indirect, ar deroga de la aceste Reguli uniforme. Nulitatea unor astfel de stipulări nu atrage nulitatea celorlalte prevederi ale contractului de transport. Cu toate acestea, un transportator își poate asuma o răspundere și obligații mai grele decât cele care sunt prevăzute de prezentele Reguli uniforme.

## Titlul II

### Încheierea și executarea contractului de transport

#### Articolul 6 Contractul de transport

§ 1 Prin contractul de transport, transportatorul se angajează să transporte marfa cu titlu oneros la locul de destinație și să o predea destinatarului.

§ 2 Contractul de transport trebuie să fie constatat printr-o scrisoare de trăsură potrivit unui model uniform. Totuși, lipsa, inexactitatea sau pierderea scrisorii de trăsură nu afectează nici existența nici valabilitatea contractului care rămâne supus prezentelor Reguli uniforme.

§3 Scrisoarea de trăsură este semnată de expeditor și de transportator. Semnătura poate fi înlocuită printr-o ștampilă, o indicație a mașinii contabile sau prin orice altă modalitate adecvată.

§4 Transportatorul trebuie să certifice pe duplicatul scrisorii de trăsură, în mod adecvat, luarea în primire a mărfii și trebuie să remită duplicatul expeditorului.

§5 Scrisoarea de trăsură nu are valoarea unui conosament.

§6 Pentru fiecare expediție trebuie întocmită o scrisoare de trăsură. Dacă nu există o convenție contrară între expeditori și transportator, una și aceeași scrisoare de trăsură se poate referi numai la încărcătura unui singur vagon.

§7 În cazul unui transport care circulă pe teritoriul vamal al Comunității Europene sau pe teritoriul pe care este aplicată procedura de tranzit comun, fiecare expediție trebuie să fie însoțită de o scrisoare de trăsură care să corespundă cerințelor Articolului 7.



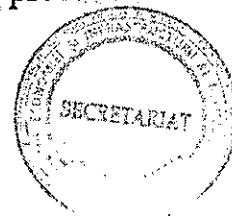
§8 Asociațiile internaționale ale transportatorilor întocmesc modelele uniforme de scrisoare de trăsură de acord cu asociațiile internaționale ale clientelei și cu organismele competente în materie vamală din statele membre, precum și cu orice organizație interguvernamentală de integrare economică regională care are competență pentru propria sa legislație vamală.

§ 9 Scrisoarea de trăsură, inclusiv duplicatul său, poate fi întocmită sub formă de înregistrare electronică a datelor, care pot fi transformate în semne de scriere lizibile. Procedeele folosite pentru înregistrarea și tratarea datelor trebuie să fie echivalente din punct de vedere funcțional, îndeosebi în ceea ce privește forța probatorie a scrisorii de trăsură reprezentată de aceste date.

## Articolul 7 Conținutul scrisorii de trăsură

§1 Scrisoarea de trăsură trebuie să conțină următoarele indicații:

- locul și data întocmirii sale;
- numele și adresa expeditorului;
- numele și adresa transportatorului care a încheiat contractul de transport;
- numele și adresa celui căruia îi este efectiv remisă marfa, dacă acesta nu este transportatorul vizat la litera c);
- locul și data luării în primire a mărfii;
- locul de livrare;
- numele și adresa destinatarului;
- h) denumirea naturii mărfii și a modului de ambalare, și, pentru mărfurile periculoase, denumirea prevăzută de Regulamentul privind Transportul Internațional Feroviar al Mărfurilor Periculoase (RID);
- i) câtimea coletelor și însemnele și numerele specifice necesare identificării expedițiilor de coletărie; vagonului, în cazul transportului în vagoane complete;
- J) numărul vagonului, în cazul transportului în vagoane complete;
- k) numărul vehiculului feroviar care rulează pe roți proprii, dacă este predat la transport ca marfă;
- l) în plus, în cazul unităților de transport intermodal, categoria, numărul sau alte caracteristici necesare identificării lor;
- m) masa brută a mărfii sau cantitatea mărfii exprimată sub alte forme;
- n) enumerarea detaliată a documentelor cerute de vămi sau de alte autorități administrative, anexate la scrisoarea de trăsură sau ținute la dispoziția transportatorului, la o autoritate legal desemnată sau la un organ desemnat în contract;
- o) tarifele aferente transportului (prețul de transport, tarifele accesorii, tarifele vamale și alte tarife survenite din momentul încheierii contractului de transport până la livrare), în măsura în care ele trebuie să fie plătite de către destinatar sau orice altă indicație că tarifele sunt datorate de către destinatar;
- p) indicația că transportul este supus, în pofida oricărei clauze contrarii, prezentelor Reguli uniforme.



§2 Dacă este cazul, scrisoarea de trăsură trebuie să conțină, în plus, următoarele indicații:

în caz de transport care se efectuează de transportatori succesivi, transportatorul care trebuie să livreze marfa, atunci când acesta și-a dat consimțământul la înscrierea în scrisoarea de trăsură; tarifele pe care expeditorul le ia în sarcina sa; suma rambursului de perceput la livrarea mărfii; valoarea declarată a mărfii și suma reprezentând interesul special la livrare; termenul convenit în care trebuie efectuat transportul; itinerarul convenit; o listă a documentelor care nu sunt menționate la § 1, litera n) remise transportatorului; mențiunile expeditorului privind descrierea sigiliilor pe care le-a aplicat pe vagon.

§3 Părțile la contractul de transport pot înscrie în scrisoarea de trăsură orice altă mențiune pe care o consideră utilă.

## Articolul 8

### Răspunderea pentru mențiunile înscrise în scrisoarea de trăsură

§ 1 Expeditorul răspunde pentru toate cheltuielile și pagubele suportate de transportator din cauza:

înscrierii de către expeditor în scrisoarea de trăsură, a unor mențiuni incorecte, inexacte, incomplete sau înscrise în altă parte decât în locul rezervat fiecăreia dintre ele, sau a omiterii de către expeditor a unor mențiuni prevăzute de RID.

§2 Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul înscrie mențiuni în scrisoarea de trăsură, se consideră, până la proba contrară, că el a acționat în contul expeditorului.

§3 Dacă scrisoarea de trăsură nu conține mențiunile prevăzute la Articolul 7 § 1, litera p), transportatorul este răspunzător pentru orice cheltuieli și pagube suportate de cel în drept din cauza acestei omisiuni.

## Articolul 9

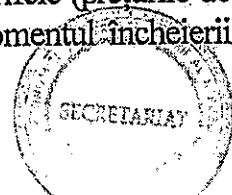
### Mărfuri periculoase

Atunci când expeditorul a omis mențiunile prevăzute de RID, transportatorul poate, în orice moment, potrivit împrejurărilor, să descarce sau să distrugă marfa sau să o facă inofensivă, fără ca aceasta să constituie un motiv de despăgubire, cu excepția cazului când el a avut cunoștință de caracterul periculos al mărfii la luarea sa în primire.

## Articolul 10

### Plata tarifelor

§ 1 Dacă nu există o convenție contrară între expeditor și transportator, tarifele (preturile de transport, tarifele accesorii, tarifele vamale și alte tarife survenite din momentul încheierii contractului de transport până la livrare) sunt plătite de către expeditor.



§ 2 Atunci când, în baza unei convenții între expeditor și transportator, tarifele sunt puse în sarcina destinatarului și când destinatarul nu a retras scrisoarea de trăsură, nici nu și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3, nici nu a modificat contractul de transport în conformitate cu Articolul 18, expeditorul rămâne obligat la plata tarifelor.

## Articolul 11

### Verificarea

§ 1 Transportatorul are dreptul să verifice, în orice moment, dacă au fost respectate condițiile de transport și dacă expediția corespunde cu mențiunile înscrise în scrisoarea de trăsură de către expeditor. Atunci când verificarea se referă la conținutul expediției, aceasta se face, pe cât posibil în prezența celui în drept. În cazul în care acest lucru nu este posibil, transportatorul apelează la doi martori independenți, în lipsa altor prevederi în legile și prescripțiile statului în care are loc verificarea.

§ 2 Dacă expediția nu corespunde cu mențiunile făcute în scrisoarea de trăsură, sau dacă prevederile referitoare la transportul de mărfuri admise în anumite condiții nu au fost respectate, rezultatul verificării trebuie menționat pe fila scrisorii de trăsură care însoțește marfa și, dacă transportatorul încă mai deține duplicatul scrisorii de trăsură și pe acesta. În acest caz, cheltuielile ocazionate de verificare grevează marfa, dacă ele nu au fost plătite imediat.

§ 3 Atunci când expeditorul efectuează încărcarea, el are dreptul să ceară verificarea de către transportator a stării mărfii și a ambalajului său, precum și a exactității mențiunilor din scrisoarea de trăsură privind câtimea coletelor, marcajele și numerele lor, precum și masa brută sau cantitatea indicată în alt mod. Transportatorul nu este obligat să procedeze la verificare decât dacă are mijloacele adecvate pentru a o face. Transportatorul poate reclama plata cheltuielilor de verificare. Rezultatul verificărilor este consemnat în scrisoarea de trăsură.

## Articolul 12

### Forța probatorie a scrisorii de trăsură

§ 1 Scrisoarea de trăsură face dovadă, până la proba contrară, a încheierii și a condițiilor contractului de transport și a luării în primire a mărfii de către transportator.

§ 2 Atunci când transportatorul a efectuat încărcarea, scrisoarea de trăsură face dovada, până la proba contrară, a stării mărfii și a ambalajului său indicată în scrisoarea de trăsură sau, în lipsa unor astfel de mențiuni, a aparentei stări bune în momentul luării în primire de către transportator și a exactității enunțurilor scrisorii de trăsură cu privire la câtimea coletelor, mărcile lor și numerele lor, precum și la masa brută sau la cantitatea indicată în alt mod.

§ 3 Atunci când expeditorul a efectuat încărcarea, scrisoarea de trăsură face dovada, până la proba contrară, a stării mărfii și a ambalajului său indicată în scrisoarea de trăsură sau, în lipsa unor astfel de mențiuni, a aparentei stări bune și a exactității mențiunilor enunțate la § 2 numai în cazul în care transportatorul le-a verificat și a înscris în scrisoarea de trăsură rezultatul corespunzător acestei verificări.



§ 4 Totuși, scrisoarea de trăsură nu este o dovadă în cazul în care ea conține o rezervă motivată. O rezervă poate fi motivată îndeosebi prin faptul că transportatorul nu are mijloace adecvate pentru a verifica dacă expediția corespunde mențiunilor înscrise în scrisoarea de trăsură.

### Articolul 13 Încărcarea și descărcarea mărfii

§ 1 Expeditorul și transportatorul convin cui îi incumbă încărcarea și descărcarea mărfii. În lipsa unei astfel de convenții, încărcarea și descărcarea îi incumbă transportatorului pentru colete, în timp ce pentru vagoanele complete, încărcarea îi incumbă expeditorului și descărcarea după livrare, destinatarului.

§ 2 Expeditorul este răspunzător pentru toate consecințele unei încărcări defectuoase efectuată de el și trebuie, în special, să repare paguba suferită din această cauză de către transportator. Dovada încărcării defectuoase îi incumbă transportatorului.

### Articolul 14 Ambalajul

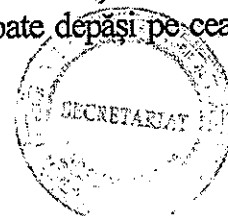
Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate pagubele și cheltuielile care ar avea la origine lipsa sau defectuoșitatea ambalajului mărfii, cu excepția cazului în care defectuoșitatea, fiind aparentă sau cunoscută de transportator în momentul luării în primire, transportatorul nu a făcut rezerve asupra acesteia.

### Articolul 15 Îndeplinirea formalităților administrative

§ 1 În vederea îndeplinirii formalităților cerute de vămi sau de alte autorități administrative, care trebuie îndeplinite înaintea livrării mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură sau să pună la dispoziția transportatorului documentele necesare și să-i furnizeze toate informațiile dorite.

§ 2 Transportatorul nu este obligat să verifice dacă aceste documente și informații sunt exacte sau suficiente. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate pagubele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau inexactitatea acestor documente și informații, cu excepția cazului în care vina revine transportatorului.

§ 3 Transportatorul este răspunzător pentru consecințele pierderii sau utilizării incorecte a documentelor menționate în scrisoarea de trăsură și care o însoțesc sau care îi sunt înmânate, cu excepția cazului când pierderea sau paguba ocazionată de utilizarea incorectă a documentelor a fost cauzată de împrejurări pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina. Totuși, eventuala despăgubire nu o poate depăși pe cea prevăzută în cazul pierderii mărfii.



§ 4 Expeditorul, printr-o mențiune înscrisă în scrisoarea de trăsură, sau destinatarul care dă o dispoziție în conformitate cu Articolul 18 § 3, poate cere:

a) să asiste el însuși la îndeplinirea formalităților cerute de vămi sau de alte autorități administrative, sau să fie reprezentat de un mandatar, pentru a furniza toate informațiile sau a formula toate observațiile utile;

să îndeplinească el însuși formalitățile cerute de vămi sau de alte autorități administrative, sau să încredințeze unui mandatar îndeplinirea lor, în măsura în care legile și prescripțiile statului în care acestea trebuie efectuate o permit;

să procedeze la plata tarifelor vamale și a altor tarife, în cazul în care el însuși sau mandatarul său asistă la îndeplinirea formalităților cerute de vămi sau de alte autorități administrative, sau le îndeplinește, în măsura în care legile și prescripțiile statului în care se efectuează o permit.

În aceste cazuri, nici expeditorul, nici destinatarul care are dreptul de a dispune, nici mandatarul lor nu pot intra în posesia mărfii.

§ 5 Dacă, pentru îndeplinirea formalităților cerute de vămi sau de alte autorități administrative, expeditorul a desemnat un alt loc în care prescripțiile în vigoare nu permit să fie îndeplinite, sau dacă el a indicat pentru aceste formalități orice alt mod de a proceda care nu poate fi executat, transportatorul operează în modul pe care îl consideră cel mai favorabil intereselor persoanei în drept și comunică expeditorului măsurile luate.

§ 6 Dacă expeditorul a luat asupra sa plata tarifelor vamale, transportatorul poate îndeplini formalitățile vamale la alegere, fie în parcurs, fie la locul de destinație.

§ 7 Totuși, transportatorul poate proceda în conformitate cu § 5 dacă destinatarul nu a retras scrisoarea de trăsură în termenul prevăzut de prescripțiile în vigoare la locul de destinație.

§ 8 Expeditorul trebuie să se conformeze prescripțiilor vamale sau ale altor autorități administrative cu privire la ambalarea și protejarea cu prelate a mărfurilor. Dacă expeditorul nu a ambalat sau nu a protejat cu prelate mărfurile conform acestor prescripții, transportatorul poate să facă el însuși aceasta; cheltuielile care rezultă de aici grevează marfa.

## Articolul 16 Termene de livrare

§1 Expeditorul și transportatorul convin asupra termenului de livrare. În lipsa unei conveniți, acest termen nu poate depăși pe cea care rezultă din aplicarea §§ 2 până la 4.

§2 Sub rezerva §§ 3 și 4, termenele maxime de livrare sunt următoarele:

a) pentru vagoane complete

- termenul de expediere 12 ore,

- termenul de transport, în fracțiuni indivizibile - 24 ore; de 400 km

b) pentru coletărie

- termenul de expediere 24 ore,

- termenul de transport, în fracțiuni indivizibile - 24 ore. de 200 km



Distanțele se raportează la itinerarul convenit, în lipsa acestuia, la itinerarul cel mai scurt posibil.

§3 Transportatorul poate stabili termene suplimentare de o durată determinată în cazurile următoare:

- a) expedițiile sunt transportate pe
  - linii al căror ecartament este diferit,
  - mare sau căi navigabile interioare,
  - o șosea dacă nu există legătură feroviară;

b) circumstanțe extraordinare de natură să determine o dezvoltare anormală a traficului sau dificultăți anormale pentru exploatare.

Durata termenelor suplimentare trebuie să figureze în Condițiile generale de transport.

§4 Termenul de livrare începe să curgă după luarea în primire a mărfii; el este prelungit cu durata staționării intervenite fără vină imputabilă transportatorului. Termenul de livrare este suspendat în zilele de duminică și de sărbători legale.

## Articolul 17

### Livrarea

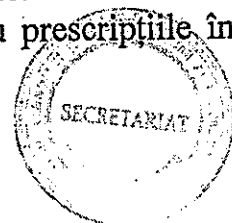
§1 Transportatorul trebuie să remită scrisoarea de trăsură și să livreze marfa destinatarului la locul de livrare prevăzut, contra descărcării și plății creanțelor care rezultă din contractul de transport.

§ 2 Sunt asimilate livrării destinatarului, atunci când sunt efectuate în conformitate cu prescripțiile în vigoare la locul de livrare:  
remiterea mărfii autorităților vamale sau concesionarea în localurile lor de expediție sau în antrepozitele lor, când acestea nu se găsesc sub paza transportatorului;  
antrepozitarea mărfii la transportator sau depozitarea sa la un comisionar-expeditor sau într-un antrepozit public.

§ 3 După sosirea mărfii la locul de livrare, destinatarul poate cere transportatorului să-i remită scrisoarea de trăsură și să-i livreze marfa. Dacă pierderea mărfii este constatată sau dacă marfa nu a sosit la expirarea termenului prevăzut la Articolul 29 § 1, destinatarul poate valorifica, în nume propriu, împotriva transportatorului, drepturile care rezultă pentru el din contractul de transport.

§4 Cel în drept poate refuza acceptarea mărfii, chiar după primirea scrisorii de trăsură și achitarea creanțelor rezultând din contractul de transport, atât timp cât nu s-a procedat la verificările pe care le-a cerut în vederea constatării unei pagube invocate.

§5 Pentru surplus, livrarea mărfii este efectuată în conformitate cu prescripțiile în vigoare la locul livrării.



§6 Dacă marfa a fost livrată fără încasarea prealabilă a unui ramburs care grevează marfa, transportatorul este obligat să-l despăgubească pe expeditor la concurența sumei rambursului, fără a aduce atingere dreptului său de regres împotriva destinatarului.

## Articolul 18 Dreptul de a dispune de marfă

§1 Expeditorul are dreptul să dispună de marfă și să modifice prin dispoziții ulterioare contractul de transport. Îndeosebi, el poate cere transportatorului:

- a) să oprească transportul mărfii;
- b) să amâne livrarea mărfii;
- c) să livreze marfa la un destinatar diferit de cel înscris în scrisoarea de trăsură;
- d) să livreze marfa într-un alt loc decât cel înscris în scrisoarea de trăsură.

§2 Dreptul expeditorului, chiar în posesia duplicatului scrisorii de trăsură, de a modifica contractul de transport se stinge în cazurile în care destinatarul:

a retras scrisoarea de trăsură;

a acceptat marfa;

și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3;

este autorizat, în conformitate cu § 3, să dea dispoziții; începând din acest moment, transportatorul trebuie să se conformeze dispozițiilor și instrucțiunilor destinatarului.

§3 Dreptul de a modifica contractul de transport aparține destinatarului din momentul întocmirii scrisorii de trăsură, dacă pe aceasta nu este făcută de către expeditor o mențiune contrară.

§4 Dreptul destinatarului de a modifica contractul de transport se stinge în cazul în care:

a retras scrisoarea de trăsură;

a acceptat marfa;

și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3;

a prescris în conformitate cu § 5, să se livreze marfa unui terț și acesta și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3.

§5 Dacă destinatarul a prescris să se livreze marfa unui terț, acesta nu este autorizat să modifice contractul de transport.

## Articolul 19 Exercitarea dreptului de a dispune

§1 Atunci când expeditorul sau, în cazul Articolului 18 § 3, destinatarul dorește să modifice, prin dispoziții ulterioare, contractul de transport, acesta trebuie să prezinte transportatorului duplicatul scrisorii de trăsură pe care trebuie să fie înscrise modificările.



§2 Expeditorul sau, în cazul Articolului 18 § 3, destinatarul trebuie să-l despăgubească pe transportator pentru cheltuielile și prejudiciile pe care le produce executarea modificărilor ulterioare.

§3 Executarea modificărilor ulterioare trebuie să fie posibilă, licită și rațional exigibilă, în momentul în care dispozițiile parvin celui care trebuie să le execute și ea nu trebuie, mai ales, nici să împiedice exploatarea normală a întreprinderii transportatorului, nici să aducă prejudicii expeditorilor sau destinatarilor altor expediții.

§4 Modificările ulterioare nu trebuie să aibă ca efect divizarea expediției.

§5 Atunci când, în temeiul condițiilor prevăzute la § 3, transportatorul nu poate executa dispozițiile pe care le primește, el trebuie să anunțe imediat despre aceasta pe cel de la care au provenit dispozițiile.

§6 În caz de culpă a transportatorului, acesta este răspunzător pentru consecințele neexecutării sau executării defectuoase a unei modificări ulterioare. Totuși, eventuala despăgubire nu o poate depăși pe cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

§7 Transportatorul care dă curs modificărilor ulterioare cerute de expeditor, fără să ceară prezentarea duplicatului scrisorii de trăsură, este răspunzător față de destinatar pentru paguba care rezultă de aici, dacă duplicatul scrisorii de trăsură i-a fost transmis acestuia din urmă. Totuși, eventuala despăgubire nu trebuie să o depășească pe cea prevăzută în caz de pierdere a mărfii.

## **Articolul 20** **Împiedicări la transport**

§1 În caz de împiedicare la transport, transportatorul decide dacă este preferabil să transporte din oficiu marfa modificându-i itinerarul, sau dacă este mai convenabil în interesul persoanei în drept să-i ceară instrucțiuni, furnizându-i acestuia toate informațiile utile de care dispune.

§2 Dacă nu este posibilă continuarea transportului, transportatorul cere instrucțiuni celui care are dreptul să dispună de marfă. Dacă transportatorul nu poate obține instrucțiuni în timp util, el trebuie să ia măsurile pe care le consideră cele mai favorabile intereselor celui care are dreptul să dispună de marfă.

## **Articolul 21** **Împiedicări la livrare**

§1 În caz de împiedicare la livrare, transportatorul trebuie să-l prevină fără întârziere pe expeditor și să îi ceară instrucțiuni, cu excepția cazului în care, printr-o mențiune în scrisoarea de trăsură, expeditorul a cerut ca marfa să-i fie returnată din oficiu dacă survine o împiedicare la livrare.



§2 Când împiedicarea la livrare încetează înaintea sosirii instrucțiunilor expeditorului, marfa este livrată destinatarului. Expeditorul trebuie informat fără întârziere despre aceasta.

§3 În caz de refuz al mărfii de către destinatar, expeditorul are dreptul să dea instrucțiuni, chiar dacă nu poate prezenta duplicatul scrisorii de trăsură.

§4 Când împiedicarea la livrare intervine după ce destinatarul a modificat contractul de transport în conformitate cu Articolul 18 §§ 3 până la 5, transportatorul trebuie să-l informeze pe acest destinatar.

## Articolul 22

### Consecințele împiedicărilor la transport și la livrare

§1 Transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor care îi sunt cauzate de cererea sa de instrucțiuni, executarea instrucțiunilor primite, faptul că instrucțiunile cerute nu îi parvin sau nu îi parvin la timp, faptul că el a luat o decizie conformă cu Articolului 20 § 1, fără să fi cerut instrucțiuni, dacă aceste cheltuieli nu sunt consecința greșelii sale. Îndeosebi el poate percepe prețul de transport aplicabil pe itinerarul respectiv și dispune asupra termenelor care corespund acestuia din urmă.

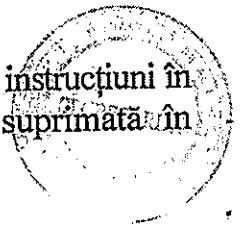
§2 În cazurile prevăzute la Articolul 20 § 2 și la Articolul 21 § 1, transportatorul poate descărca imediat marfa pe cheltuiala persoanei în drept; după descărcare, transportul este considerat încheiat. Transportatorul își asumă atunci paza mărfii în contul persoanei în drept. El poate, totuși, încredința marfa unui terț și atunci nu mai este răspunzător decât pentru alegerea judicioasă a acestui terț. Marfa rămâne grevată de creanțele care rezultă din contractul de transport și de orice alte cheltuieli.

§3 Transportatorul poate proceda la vânzarea mărfii, fără a aștepta instrucțiunile persoanei în drept, când natura perisabilă sau starea mărfii o justifică sau când cheltuielile cu paza sunt disproporționate în raport cu valoarea mărfii. În celelalte cazuri el poate, de asemenea, proceda la vânzare dacă, într-un interval de timp rezonabil, nu a primit de la persoana în drept instrucțiuni contrare a căror executare poate fi cerută în mod echitabil.

§4 Dacă marfa a fost vândută, produsul vânzării, după scăderea cheltuielilor care grevează marfa, trebuie pus la dispoziția persoanei în drept. Dacă produsul este inferior acestor cheltuieli expeditorul trebuie să plătească diferența.

§5 Procedura în caz de vânzare este stabilită de legile și prescripțiile în vigoare la locul unde se găsește marfa, sau de uzanțele acestui loc.

§6 Dacă, în caz de împiedicare la transport sau la livrare, expeditorul nu dă instrucțiuni în timp util și dacă împiedicarea la transport sau la livrare nu poate fi suprimată în



conformitate cu §§ 2 și 3, transportatorul poate înapoia marfa expeditorului sau, dacă se justifică, să o distrugă, pe cheltuiala acestuia din urmă.

### **Titlul III Răspunderea**

#### **Articolul 23 Bazele răspunderii**

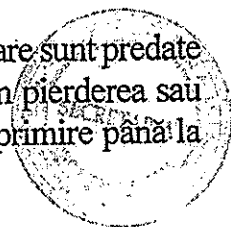
§ 1 Transportatorul este răspunzător pentru paguba care rezultă din pierderea totală sau parțială și din avarierea mărfii, survenite din momentul luării în primire a mărfii până la livrare, precum și pentru paguba care rezultă din depășirea termenului de livrare, oricare ar fi infrastructura feroviară utilizată.

§ 2 Transportatorul este descărcat de această răspundere în măsura în care pierderea, avaria sau depășirea termenului de livrare a avut drept cauză o greșeală a persoanei în drept, o dispoziție a acestuia care nu rezultă dintr-o greșeală a transportatorului, un viciu propriu al mărfii (deteriorare interioară, deșeu, etc.) sau din împrejurări pe care transportatorul nu putea să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine.

§ 3 Transportatorul este exonerat de această răspundere în măsura în care pierderea sau avaria rezultă din riscuri specifice inerente unuia sau mai multor fapte de mai jos: transport efectuat în vagon descoperit, în baza condițiilor generale de transport, sau când acesta a fost în mod expres convenit și înscris în scrisoarea de trăsură; sub rezerva pagubelor care le-ar suferi ca urmare a influențelor atmosferice, nu sunt considerate ca fiind transportate în vagon descoperit, mărfurile transportate în unități de transport intermodal și în vehicule rutiere închise transportate pe vagoane; dacă, pentru transportul mărfurilor în vagoane descoperite, expeditorul utilizează prelate, transportatorul își asumă aceeași răspundere ca aceea care îi incumbă pentru transportul în vagoane descoperite fără prelate, chiar dacă este vorba de mărfuri care, în conformitate cu Condițiilor generale de transport, nu sunt transportate în vagoane descoperite; lipsa sau defectuoșitatea ambalajului pentru mărfurile expuse prin natura lor la pierderi sau avarii, atunci când ele nu sunt ambalate sau sunt ambalate în mod necorespunzător; încărcarea mărfurilor de către expeditor sau descărcarea de către destinatar; natura anumitor mărfuri expuse din cauze inerente naturii lor la pierdere totală sau parțială sau la avarie, mai ales prin spargere, ruginire, deteriorare interioară și spontană, deshidratare, diminuare; desemnare sau numerotare incorectă, inexactă sau incompletă a coletelor; transport de animale vii; transport care, în baza prevederilor aplicabile sau a convențiilor între expeditor și transportator și indicate în scrisoarea de trăsură, trebuie efectuat sub escortă, dacă pierderea sau avaria rezultă dintr-un risc pe care escorta avea ca scop să-l evite.

#### **Articolul 24 Răspunderea în caz de transport al vehiculelor feroviare ca marfă**

§1 În cazul transportului de vehicule feroviare care rulează pe roți proprii și care sunt predate la transport ca marfă, transportatorul răspunde pentru paguba care rezultă din pierderea sau din avaria vehiculului sau a pieselor sale, survenite începând de la luarea în primire până la



livrare, precum și pentru paguba care rezultă din depășirea termenului de livrare, dacă nu dovedește că paguba nu rezultă din vina sa.

§2 Transportatorul nu răspunde pentru paguba care rezultă din pierderea accesoriilor care nu sunt înscrise pe cele două părți ale vehiculului sau nu sunt menționate pe inventarul care îl însoțește.

### **Articolul 25** **Sarcina probei**

§1 Probarea faptului că pierderea, avaria sau depășirea termenului de livrare a avut drept cauză una din faptele prevăzute la Articolul 23 § 2 incumbă transportatorului.

§2 Atunci când transportatorul stabilește că pierderea sau avaria a putut rezulta, dat fiind circumstanțele de fapt, dintr-unul sau mai multe din riscurile specifice prevăzute la Articolul 23 § 3, există prezumția că ea rezultă din acestea. Persoana în drept își păstrează totuși dreptul de a dovedi că paguba nu a fost cauzată în totalitate sau în parte de unul din aceste riscuri.

§3 Prezumția potrivit § 2 nu este aplicabilă în cazul prevăzut la Articolul 23 § 3, litera a) dacă este vorba de o pierdere de valoare neobișnuită sau de pierdere de colete.

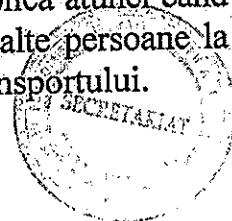
### **Articolul 26** **Transportatori succesivi**

Când un transport care face obiectul unui contract de transport unic este efectuat de mai mulți transportatori succesivi, fiecare transportator, luând în sarcină marfa cu scrisoarea de trăsură, participă la contractul de transport conform stipulațiilor din scrisoarea de trăsură și își asumă obligațiile care decurg din acestea. În acest caz, fiecare transportator răspunde pentru executarea transportului pe parcursul total până la livrare.

### **Articolul 27** **Transportator substituit**

§1 Atunci când transportatorul a încredințat, în totalitate sau în parte, executarea transportului unui transportator substituit, care își exercită sau nu un drept ce îi revine prin contractul de transport, transportatorul rămâne, totuși, răspunzător pentru întregul transport.

§2 Toate prevederile prezentelor Reguli uniforme care stabilesc răspunderea transportatorului se aplică de asemenea răspunderii transportatorului substituit pentru transportul efectuat prin grija sa. Prevederile Articolelor 36 și 41 se aplică atunci când este intentată o acțiune în justiție împotriva agenților și tuturor celorlalte persoane la serviciile cărora recurge transportatorul substituit pentru executarea transportului.



§3 Orice convenție specifică prin care transportatorul își asumă obligații care nu-l incumbă în baza prezentelor Reguli uniforme, sau renunță la drepturile care îi sunt conferite de aceste Reguli uniforme, este fără efect față de transportatorul substituit care nu le-a acceptat în mod expres și în scris. Indiferent de faptul că transportatorul substituit a acceptat sau nu această convenție, transportatorul rămâne totuși legat prin obligațiile sau renunțările care rezultă dintr-o astfel de convenție specifică.

§4 Atunci când și în măsura în care transportatorul și transportatorul substituit sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.

§5 Suma totală a despăgubirilor datorate de transportator, transportatorul substituit, precum și de agenții lor și de celelalte persoane la serviciile cărora ei recurg pentru executarea transportului, nu poate depăși limitele prevăzute în prezentele Reguli uniforme.

§6 Prezentul Articol nu aduce atingere drepturilor de regres care pot exista între transportator și transportatorul substituit.

#### Articolul 28

##### Prezumția de pagubă în caz de reexpediere

§1 Atunci când un transport expedit în conformitate cu prezentele Reguli uniforme a făcut obiectul unei reexpedieri supuse aceluiași Reguli și când o pierdere parțială sau o avarie a fost constatată după această reexpediere, există prezumția că ea a fost produsă pe durata ultimului contract de transport, dacă expediția a rămas sub paza transportatorului și a fost reexpediată așa cum a sosit la locul de reexpediere.

§2 Această prezumție este, de asemenea, aplicabilă atunci când contractul de transport anterior reexpedierii nu era supus prezentelor Reguli uniforme, dacă acestea ar fi fost aplicate în caz de expediere directă între primul loc de expediere și ultimul loc de destinație.

§3 De altfel această prezumție este aplicabilă când contractul de transport anterior reexpedierii era supus unei convenții privind transportul internațional feroviar direct de mărfuri și de natură comparabilă prezentelor Reguli uniforme, și atunci când această convenție conține o aceeași prezumție de drept în favoarea transporturilor expediate în conformitate cu aceste Reguli uniforme.

#### Articolul 29

##### Prezumția de pierdere a mărfii

§1 Persoana în drept poate, fără a trebui să furnizeze alte probe, să considere marfa pierdută când ea nu a fost livrată destinatarului sau ținută la dispoziția sa în cele treizeci de zile care urmează expirării termenelor de livrare.



§2 Persoana în drept, primind plata despăgubirii pentru marfa pierdută, poate solicita în scris să fie informat fără întârziere, în cazul în care marfa este regăsită în cursul anului care urmează plății despăgubirii. Transportatorul răspunde în scris acestei solicitări.

§3 În cele treizeci de zile care urmează primirii înștiințării în baza § 2, persoana în drept poate solicita ca marfa să-i fie livrată contra plății creanțelor rezultând din scrisoarea de trăsură și contra restituirii despăgubirii primite din care se scad, dacă este cazul, cheltuielile care ar fi fost incluse în această despăgubire. Totuși, el își păstrează drepturile la despăgubire pentru depășirea termenului de livrare prevăzut la Articolele 33 și 35.

§4 În lipsa solicitării prevăzute la § 2 sau a instrucțiunilor date în termenul prevăzut la § 3, sau dacă marfa este regăsită la mai mult de un an de la plata despăgubirii, transportatorul dispune în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare din locul în care se găsește marfa.

### Articolul 30 Despăgubire în caz de pierdere

§1 În caz de pierdere totală sau parțială a mărfii, transportatorul trebuie să plătească, excluzând orice alte daune-interese, o despăgubire calculată după cursul la bursă, sau în lipsa acestuia, după prețul curent de pe piață, iar în lipsa ambelor, după valoarea uzuală a mărfurilor de aceeași natură și calitate, în ziua și locul unde marfa a fost luată în primire.

§2 Despăgubirea nu poate depăși 17 unități de cont per kilogramul lipsă din masa brută.

§3 În caz de pierdere a unui vehicul feroviar care rulează pe roți proprii și care este predat la transport ca marfă, sau a unei unități de transport intermodal, sau a părților lor, despăgubirea este limitată, excluzând orice alte daune-interese, la valoarea uzuală a vehiculului sau a unității de transport intermodal sau a pieselor lor, în locul și momentul pierderii. Dacă este imposibil să se constate în ziua sau la locul pierderii, despăgubirea este limitată la valoarea uzuală în ziua și locul luării în primire.

§4 Transportatorul trebuie să restituie în plus prețul de transport, tarifele de vamă achitate și celelalte sume cheltuite în legătură cu transportul mărfii pierdute, cu excepția drepturilor de accize aplicate mărfurilor care circulă sub o procedură de suspendare a unor astfel de obligații.

### Articolul 31 Răspunderea în cazul pierderii de greutate în parcurs

§1 În legătură cu mărfurile care, prin natura lor, suferă în general o pierdere de greutate în parcurs datorată transportului, transportatorul nu răspunde decât pentru partea de pierdere care depășește, oricare ar fi parcursul efectuat, toleranțele de mai jos:  
două procente din masă pentru mărfurile lichide sau predate la transport în stare umedă;



un procent din masă pentru mărfurile uscate.

§2 Limita de răspundere prevăzută la § 1 nu poate fi invocată dacă se probează, date fiind circumstanțele de fapt, că pierderea nu rezultă din cauze care justifică toleranța.

§3 În cazul în care mai multe colete sunt transportate cu o singură scrisoare de trăsură, pierderea de greutate în parcurs este calculată pentru fiecare colet atunci când masa sa la plecare este indicată separat în scrisoarea de trăsură sau poate fi constatată într-un alt mod.

§4 În caz de pierdere totală a mărfii sau în caz de pierdere de colete, la calculul despăgubirii nu se face nici o reducere care rezultă din pierderea de greutate în parcurs.

§5 Acest Articol nu derogă de la Articolele 23 și 25.

### **Articolul 32 Despăgubire în caz de avarie**

§1 În caz de avarie a mărfii, transportatorul trebuie să plătească, excluzând orice alte daune-interese, o despăgubire echivalentă cu deprecierea mărfii. Suma despăgubirii este calculată aplicând la valoarea mărfii definită în conformitate cu Articolul 30, procentajul de depreciere constatat la locul de destinație.

§2 Despăgubirea nu poate depăși:  
valoarea pe care ar fi atins-o în caz de pierdere totală, dacă expediția este depreciată în totalitate prin avariere;  
valoarea pe care ar fi atins-o în caz de pierdere a părții depreciate, dacă numai o parte a expediției este depreciată prin avariere.

§3 În caz de avarie asupra unui vehicul feroviar care rulează pe roți proprii și care este predat la transport ca marfă, sau a unei unități de transport intermodal, sau piese ale lor, despăgubirea este limitată, excluzând orice alte daune-interese, la costul de repunere în funcțiune. Despăgubirea nu poate depăși suma datorată în caz de pierdere.

§4 Transportatorul trebuie, să restituie în plus, în proporția stabilită la § 1, tarifele prevăzute la Articolul 30 § 4.

### **Articolul 33 Despăgubirea în caz de depășire a termenului de livrare**

§1 Dacă din depășirea termenului de livrare rezultă o pagubă, inclusiv o avarie, transportatorul trebuie să plătească o despăgubire care nu poate depăși de patru ori prețul de transport.

§2 În caz de pierdere totală a mărfii, despăgubirea prevăzută la § 1 nu se cumulează cu cea prevăzută la Articolul 30.



§3 În caz de pierdere parțială a mărfii, despăgubirea prevăzută la §1 nu poate depăși de patru ori prețul de transport al părții nepierdute a expediției.

§4 În caz de avarie a mărfii, care nu rezultă din depășirea termenului de livrare, despăgubirea prevăzută la § 1 se cumulează, dacă este cazul, cu cea prevăzută la Articolul 32.

§5 În nici un caz, cumulul despăgubirii prevăzut la § 1 cu cel prevăzut la Articolele 30 și 32 nu poate depăși plata unei despăgubiri care ar fi datorată în caz de pierdere totală a mărfii.

§6 Atunci când, în conformitate cu Articolul 16 § 1, termenul de livrare este stabilit prin convenție, aceasta poate prevedea și alte modalități de despăgubire decât cele prevăzute la § 1. Dacă, în acest caz, termenele de livrare prevăzute la Articolul 16 §§ 2 până la 4 sunt depășite, persoana în drept poate pretinde fie despăgubirea prevăzută prin convenția mai sus menționată, fie cea prevăzută la §§ 1 până la 5.

#### **Articolul 34**

#### **Despăgubirea în caz de declarare a valorii**

Expeditorul și transportatorul pot conveni ca expeditorul să declare în scrisoarea de trăsură o valoare a mărfii care depășește limita menționată la Articolul 30 § 2. În acest caz, suma declarată se substituie acestei limite.

#### **Articolul 35**

#### **Despăgubirea în caz de declarare a interesului la livrare**

Expeditorul și transportatorul pot conveni ca expeditorul să înscrie în scrisoarea de trăsură suma în cifre a unui interes special la livrare, în caz de pierdere sau avarie și depășirea termenului de livrare. În caz de declarare a interesului la livrare, poate fi cerută, pe lângă despăgubirile prevăzute la Articolele 30, 32 și 33, repararea pagubei suplimentare probate până la concurența sumei declarate.

#### **Articolul 36**

#### **Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere**

Limitele de răspundere prevăzute la Articolul 15 § 3, Articolul 19 §§ 6 și 7, Articolul 30 și Articolele 32 până la 35 nu se aplică, dacă este dovedit că paguba rezultată în urma unui act sau unei omisiuni comise de transportator, fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

#### **Articolul 37**

#### **Convertire și dobânzi**



§ 1 Atunci când calculul despăgubirii implică convertirea sumelor exprimate în unități monetare străine, aceasta este făcută potrivit cursului din ziua și din locul plății despăgubirii.

§2 Persoana în drept poate pretinde dobânzi la despăgubire, calculate la cinci procente pe an, începând din ziua reclamației prevăzute la Articolul 43 sau, dacă nu a existat o astfel de reclamație, din ziua acționării în justiție.

§3 Dacă persoana în drept nu remite transportatorului, într-un termen convenabil care îi este fixat, piesele justificative necesare pentru lichidarea definitivă a reclamației, dobânzile nu curg între expirarea termenului fixat și remiterea efectivă a acestor piese.

### Articolul 38

#### Răspunderea în traficul cale ferată-mare

§1 În transporturile cale ferată-mare care circulă pe liniile maritime prevăzute la Articolul 24 § 1 al Convenției, fiecare stat membru poate, cerând ca mențiunea utilă să fie făcută pe lista liniilor supusă prezentelor Reguli uniforme, să adauge ansamblul cauzelor de exonerare de mai jos la cele prevăzute la Articolul 23:

incendiul, cu condiția ca transportatorul să facă dovada că acesta nu a fost cauzat de acțiunile sale sau din vina sa, de cele ale căpitanului, marinarilor, pilotului sau ale agenților săi;

salvare sau tentativă de salvare a unor vieți omenești sau a unor bunuri pe mare;

încărcarea mărfii pe puntea navei, cu condiția ca ea să fi fost încărcată pe punte cu acordul expeditorului menționat în scrisoarea de trăsură și ca ea să nu fie pe vagon;

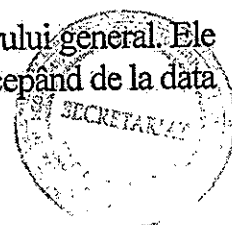
d) pericole sau accidente ale mării sau ale altor ape navigabile.

§2 Transportatorul nu se poate prevala de cauzele de exonerare prevăzute la § 1, decât dacă face dovada că pierderea, avaria sau depășirea termenului de livrare a survenit pe parcursul maritim, de la încărcarea mărfii la bordul navei până la descărcarea sa de pe navă.

§3 Atunci când transportatorul se prevalează de cauzele de exonerare prevăzute la § 1, el rămâne totuși răspunzător dacă persoana în drept face dovada că pierderea, avaria sau depășirea termenului de livrare este datorată unei greșeli a transportatorului, căpitanului, marinarilor, pilotului sau agenților transportatorului.

§4 Atunci când același parcurs maritim este deservit de mai mulți operatori înscrși pe lista liniilor, în conformitate cu Articolul 24 § 1 al Convenției, regimul de răspundere aplicabil acestui parcurs trebuie să fie același pentru toți acești operatori. În plus, atunci când acești operatori au fost înscrși pe listă la solicitarea mai multor state membre, adoptarea acestui regim trebuie, în prealabil, să facă obiectul unui acord între aceste state.

§5 Măsurile luate în conformitate cu §§ 1 și 4 sunt comunicate secretarului general. Ele intră în vigoare, cel mai curând, la expirarea unui interval de treizeci de zile începând de la data



la care secretarul general notifică aceste măsuri celorlalte state membre. Expedițiile aflate în parcurs nu sunt afectate de măsurile respective.

### **Articolul 39**

#### **Răspunderea în caz de accident nuclear**

Transportatorul este absolvit de răspunderea care îl incumbă în baza prezentelor Reguli uniforme pentru paguba cauzată de un accident nuclear când cel care exploatează o instalație nucleară sau o altă persoană care îi este substituită este răspunzătoare pentru această pagubă, ca urmare a legilor și prescripțiilor unui stat care stabilesc răspunderea în domeniul energiei nucleare.

### **Articolul 40**

#### **Persoane pentru care răspunde transportatorul**

Transportatorul răspunde pentru agenții săi și pentru alte persoane la serviciile cărora recurge pentru executarea transportului atunci când acești agenți sau aceste alte persoane acționează în exercițiul funcțiilor lor. Gestionarii infrastructurii feroviare pe care este efectuat transportul sunt considerați drept persoane la ale căror servicii transportatorul recurge pentru executarea transportului.

### **Articolul 41**

#### **Alte acțiuni în justiție**

§1 În toate cazurile în care se aplică prezentele Reguli uniforme, orice acțiune în justiție privind răspunderea, sub orice fel de titlu, nu poate fi introdusă împotriva transportatorului decât în condițiile și limitările acestor Reguli uniforme.

§2 Același lucru este valabil pentru orice acțiune în justiție introdusă împotriva agenților și a altor persoane față de care transportatorul este răspunzător în baza Articolului 40.

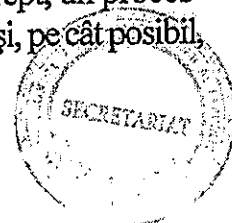
## **Titlul IV**

### **Exercitarea drepturilor**

### **Articolul 42**

#### **Proces-verbal de constatare**

§1 Atunci când pierderea parțială sau avaria este descoperită sau presupusă de transportator, sau a cărei existență este susținută de persoana în drept, transportatorul trebuie să întocmească fără întârziere și, dacă este posibil, în prezența persoanei în drept, un proces-verbal care constată, în conformitate cu natura pagubei, starea mărfii, masa sa și, pe cât posibil, importanța pagubei, cauza și momentul în care s-a produs.



§2 O copie a procesului-verbal de constatare trebuie să fie remisă gratuit persoanei în drept.

§3 Atunci când persoana în drept nu acceptă constatările procesului-verbal, el poate solicita ca starea și masa mărfii, precum și cauza și valoarea pagubelor să fie constatate de un expert numit de părțile la contractul de transport sau pe cale judecătorească. Procedura este supusă legilor și prescripțiilor statului unde a avut loc constatarea.

### **Articolul 43 Reclamații**

§1 Reclamațiile referitoare la contractul de transport trebuie să fie adresate în scris transportatorului împotriva căruia poate fi introdusă acțiunea în justiție.

§2 Dreptul de a prezenta reclamație aparține persoanelor care au dreptul de a-l acționa în justiție pe transportator.

§3 Pentru a prezenta reclamația, expeditorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. În lipsa acestuia el trebuie să prezinte autorizarea destinatarului sau să aducă dovada că acesta a refuzat expediția.

§4 Pentru a prezenta reclamația, destinatarul trebuie să prezinte scrisoarea de trăsură, dacă aceasta i-a fost remisă.

§5 Scrisoarea de trăsură, duplicatul și celelalte piese pe care persoana în drept consideră necesar să le anexeze reclamației trebuie să fie prezentate fie în original, fie în copii dacă este cazul, a căror conformitate este legal certificată, dacă transportatorul o cere.

§6 În cursul soluționării reclamației, transportatorul poate solicita prezentarea scrisorii de trăsură în original, a duplicatului sau a buletinului de ramburs, pentru a înscrie în acestea constatările soluționării.

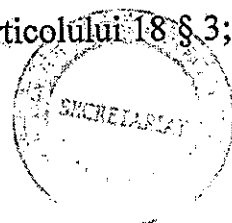
### **Articolul 44 Persoane care pot introduce o acțiune în justiție împotriva transportatorului**

§1 Sub rezerva §§ 3 și 4, acțiunile în justiție care izvorăsc din contractul de transport pot fi introduse de către:

a) expeditor, până în momentul în care destinatarul a retras scrisoarea de trăsură,  
a acceptat marfa, sau

și-a valorificat drepturile care îi revin în baza Articolului 17 § 3 sau Articolului 18 § 3;

b) destinatar, începând din momentul în care a retras scrisoarea de trăsură,



a acceptat marfa, sau  
și-a valorificat drepturile care îi revin în baza Articolului 17 § 3 sau Articolul 18 §3.

§2 Dreptul destinatarului de a introduce o acțiune în justiție este stins din momentul în care persoana desemnată de destinatar în conformitate cu Articolul 18 § 5 a retras scrisoarea de trăsură, a acceptat marfa sau și-a valorificat drepturile care-i revin în baza Articolului 17 § 3.

§3 Acțiunea în justiție pentru recuperarea unei sume plătite în baza contractului de transport nu poate fi introdusă decât de cel care a efectuat plata.

§4 Acțiunea în justiție referitoare la rambursări nu poate fi introdusă decât de expeditor.

§5 Pentru a introduce o acțiune în justiție, expeditorul trebuie să prezinte duplicatul scrisorii de trăsură. În lipsa acestuia, el trebuie să prezinte autorizarea destinatarului, sau să facă dovada că acesta a refuzat marfa. Dacă este necesar, expeditorul trebuie să facă dovada lipsei sau pierderii scrisorii de trăsură.

§6 Pentru a introduce o acțiune în justiție, destinatarul trebuie să prezinte scrisoarea de trăsură, dacă aceasta i-a fost remisă.

#### Articolul 45

##### Transportatori împotriva cărora se poate introduce o acțiune în justiție

§ 1 Acțiunile în justiție care izvorăsc din contractul de transport pot fi introduse sub rezerva §§ 3 și 4 numai împotriva primului sau al ultimului transportator, sau a celui care a executat partea de transport în cursul căreia s-a produs faptul generator al acțiunii în justiție.

§2 Atunci când în cazul transporturilor executate de către transportatori succesivi, transportatorul care trebuie să livreze marfa este înscris cu consimțământul său în scrisoarea de trăsură, acesta poate fi acționat în justiție în conformitate cu § 1, chiar dacă el n-a primit nici marfa, nici scrisoarea de trăsură.

§3 Acțiunea în justiție pentru recuperarea unei sume plătite în baza unui contract de transport poate fi introdusă împotriva transportatorului care a perceput această sumă, sau împotriva celui în beneficiul căruia a fost percepută suma.

§4 Acțiunea în justiție privind rambursarea poate fi introdusă numai împotriva transportatorului care a luat în primire marfa la locul de expediere.

§5 Acțiunea în justiție poate fi introdusă împotriva unui transportator, altul decât cei specificați la §§ 1 până la 4, atunci când aceasta este prezentată ca cerere reconvențională sau ca excepție în instanță referitoare la o cerere principală bazată pe același contract de transport.



§6 În măsura în care prezentele Reguli uniforme se aplică transportatorului substituit, acesta poate fi de asemenea acționat în justiție.

§7 Dacă reclamantul are de ales între mai mulți transportatori, dreptul său de opțiune se stinge în momentul în care acțiunea în justiție este intentată împotriva unuia dintre aceștia; acest lucru este valabil și dacă reclamantul are de ales între unul sau mai mulți transportatori și un transportator substituit.

## Articolul 46

### Instanța

§1 Acțiunile în justiție bazate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse în fața organelor jurisdicționale competente ale statelor membre desemnate de comun acord de către părți, sau în fața instanței judecătorești din statul pe al cărui teritoriu: pârâtul își are domiciliul sau reședința obișnuită, sediul principal sau sucursala sau agenția care a încheiat contractul de transport, sau este situat locul de luare în primire a mărfii sau cel prevăzut pentru livrare. Alte instanțe nu pot fi sesizate.

§2 Atunci când o acțiune în justiție fondată pe prezentele Reguli uniforme este introdusă în instanță în fața unui organ jurisdicțional competent, în condițiile prevăzute la § 1, sau când într-un astfel de litigiu a fost pronunțată o sentință de către o astfel de instanță, nu poate fi introdusă nici o nouă acțiune în justiție pentru aceeași cauză între aceleași părți, decât dacă decizia instanței în fața căreia a fost introdusă prima acțiune în justiție nu este susceptibilă de a fi executată în statul în care noua acțiune în justiție este introdusă.

## Articolul 47

### Stingerea acțiunii în justiție

§1 Acceptarea mărfii de către persoana în drept stinge orice acțiune în justiție împotriva transportatorului izvorâtă din contractul de transport, în caz de pierdere parțială, avarie sau depășire a termenului de livrare.

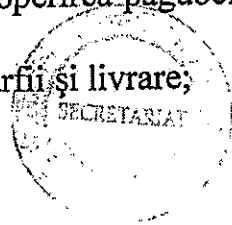
§2 Totuși, acțiunea în justiție nu este stinsă:

a) în caz de pierdere parțială sau avarie, dacă

pierderea sau avaria a fost constatată în conformitate cu Articolul 42 înaintea acceptării mărfii de către persoana în drept; constatarea care ar fi trebuit să fie făcută în conformitate cu Articolul 42 nu a fost omisă decât din greșeala transportatorului;

b) în caz de pagubă neaparentă a cărei existență este constatată după acceptarea mărfii de către persoana în drept, dacă acesta

1. cere constatarea în conformitate cu Articolul 42 imediat după descoperirea pagubei și cel mai târziu în cele șapte zile care urmează acceptării mărfii, și  
2. dovedește în plus că paguba s-a produs între luarea în primire a mărfii și livrare;



în caz de depășire a termenului de livrare, dacă persoana în drept și-a valorificat drepturile, în saizeci de zile, împotriva unuia din transportatorii vizați la Articolul 45 § 1; dacă persoana în drept dovedește că paguba a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni comise fie cu intenția de a provoca astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

§3 Dacă marfa a fost reexpediată conform Articolului 28, acțiunile în justiție în caz de pierdere parțială sau avarie izvorâte dintr-unul din contractele de transport anterioare se sting ca și cum ar fi vorba de un contract unic.

## Articolul 48 Termenul de prescripție

§1 Termenul de prescripție pentru acțiunea în justiție izvorâtă din contractul de transport este de un an. Totuși, termenul de prescripție este de doi ani dacă este vorba de o acțiune în justiție:

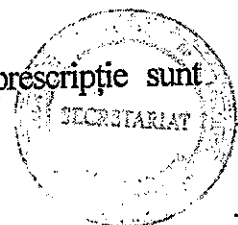
de transferare a unui ramburs perceput de la destinatar de către transportator;  
de transferare a unei sume provenite dintr-o vânzare efectuată de către transportator; să recupereze încasările unei vânzări efectuate de către transportator;  
pentru o pagubă care a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni comise fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar rezulta, probabil, o astfel de pagubă;  
bazată pe unul din contractele de transport anterioare reexpedierii, în cazul prevăzut la Articolul 28.

§2 Termenul de prescripție curge pentru acțiunea în justiție:  
de despăgubire pentru pierdere totală, din a treizecea zi care urmează expirării termenului de livrare;  
de despăgubire pentru pierdere parțială, avarie sau depășire a termenului de livrare, din ziua în care a avut loc livrarea;  
în toate celelalte cazuri, din ziua în care dreptul de acțiune în justiție poate fi exercitat.  
ziua indicată drept punct de plecare al termenului de prescripție nu este niciodată cuprinsă în termen.

§3 Termenul de prescripție este suspendat de o reclamație scrisă în conformitate cu Articolului 43, până în ziua în care transportatorul respinge reclamația în scris și restituie piesele care au fost anexate la aceasta. În caz de acceptare parțială a reclamației, termenul de prescripție își reia cursul pentru partea reclamației care rămâne în litigiu. Sarcina probei primirii reclamației sau a răspunsului și cea a restituirii pieselor sunt în sarcina părții care invocă acest fapt. Termenul de prescripție nu suspendă reclamațiile ulterioare care au același obiect.

§4 Acțiunea în justiție prescrisă nu mai poate fi exercitată, chiar sub forma unei cereri reconvenționale sau a unei excepții.

§5 Pe de altă parte, suspendarea și întreruperea termenului de prescripție sunt reglementate de legislația națională.



## **Titlul V**

### **Raporturi între transportatori**

#### **Articolul 49**

##### **Decontul**

§1 Oricare transportator care a încasat, fie la plecare, fie la destinație tarifele sau alte creanțe care rezultă din contractul de transport, sau care ar fi trebuit să încaseze aceste tarife sau alte creanțe, trebuie să plătească transportatorilor interesați partea care le revine. Modalitățile de plată sunt stabilite prin convenții între transportatori.

§2 Prevederile Articolului 12 se aplică relațiilor între transportatori succesivi.

#### **Articolul 50**

##### **Dreptul de recurs**

§ 1 Transportatorul care a plătit o despăgubire în baza prezentelor Reguli uniforme, are dreptul de recurs împotriva transportatorilor care au participat la transport în conformitate cu prevederile următoare:

transportatorul care a cauzat paguba este singurul răspunzător pentru aceasta; atunci când paguba a fost cauzată de mai mulți transportatori, fiecare din ei răspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; dacă diferențierea este imposibilă, despăgubirea este repartizată între ei în conformitate cu litera c);

c) dacă nu se poate dovedi care din transportatori a cauzat paguba, despăgubirea este repartizată între toți transportatorii care au participat la transport, cu excepția celor care dovedesc că paguba nu a fost cauzată de ei; repartiția este făcută proporțional cu partea de remunerație a transportului care revine fiecăruia dintre transportatori.

§2 În caz de insolvabilitate a unuia dintre acești transportatori, partea care îi incumbă și nu este plătită de el este repartizată între toți ceilalți transportatori care au participat la transport, proporțional cu partea din remunerarea transportului care revine fiecăruia dintre ei.

#### **Articolul 51**

##### **Procedura de recurs**

§1 Temeiul plății efectuate de transportatorul care exercită dreptul de recurs în baza Articolului 50 nu poate fi contestat de transportatorul împotriva căruia este exercitată acțiunea în recurs, atunci când despăgubirea a fost fixată în instanță și când acest ultim transportator, citat în mod legal, a fost pus în situația să intervină în proces. Tribunalul, sesizat prin acțiunea principală în justiție, stabilește termenele acordate pentru citare și pentru cererea de intervenție.



§2 Transportatorul care își exercită dreptul de recurs trebuie să-și prezinte cererea la una și aceeași instanță împotriva tuturor transportatorilor cu care este în litigiu, sub sancțiunea de a pierde dreptul de recurs împotriva celor pe care nu i-ar cita.

§3 Tribunalul trebuie să se pronunțe în una și aceeași hotărâre judecătorească asupra tuturor acțiunilor în recurs de care a fost sesizat.

§4 Transportatorul care dorește să-și valorifice dreptul său de recurs poate sesiza instanțele judecătorești ale statului pe teritoriul căruia unul dintre transportatorii care au participat la transport își are sediul principal sau sucursala sau agenția care a încheiat contractul de transport.

§5 Atunci când acțiunea în justiție trebuie introdusă împotriva mai multor transportatori, transportatorul care exercită dreptul de recurs poate alege dintre organele jurisdicționale competente în baza § 4, pe cea înaintea căreia își va introduce acțiunea în recurs.

§6 Procedura de recurs nu poate fi asociată cu procedurile de compensare efectuate de persoana îndreptățită în baza contractului de transport.

## **Articolul 52**

### **Acorduri privitoare la acțiuni în regres**

Transportatorii sunt liberi să convină între ei prevederi care derogă de la Articolele 49 și 50.



**REGULAMENT**  
**privind Transportul Internațional Feroviar al Mărfurilor Periculoase**  
**(RID - Apendice C la Convenție)**

**ARTICOLUL 1**  
**Scopul**

§ 1 Prezentul Regulament se aplică:

a) transporturilor internaționale feroviare de mărfuri periculoase pe teritoriul statelor membre,

b) transporturilor în completarea transportului feroviar la care sunt aplicabile Regulile uniforme CIM, sub rezerva prescripțiilor internaționale care reglementează transporturile printr-un alt mod de transport, precum și activităților prevăzute de Anexa la prezentul Regulament.

§ 2 Mărfurile periculoase, al căror transport Anexa îl exclude, nu trebuie să facă obiectul unui transport internațional.

**ARTICOLUL 1 BIS**  
**Definiții**

În sensul prezentului Regulament și a Anexelor sale, „Statele Semnatore RID” înseamnă stat membru al Organizației care nu a făcut o declarație cu privire la prezentul Regulament, în conformitate cu articolul 42 § 1, prima propoziție din Convenție.

**ARTICOLUL 2**  
**Excepții**

Prezentul Regulament nu se aplică, în totalitate sau în parte, la transporturile de mărfuri periculoase a căror exceptare este prevăzută în Anexă. Excepțiile pot fi prevăzute, în mod unic dacă, cantitatea, natura transporturilor exceptate sau ambalajul garantează siguranța transportului.

**ARTICOLUL 3**  
**Restricții**

Fiecare stat membru își păstrează dreptul de a reglementa sau de a interzice transportul internațional de mărfuri periculoase pe teritoriul său din alte motive decât cele privind siguranța pe timpul transportului.

**ARTICOLUL 4**  
**Alte prescripții**

Transporturile la care se aplică prezentul Regulament rămân supuse prescripțiilor naționale sau internaționale aplicabile în general transportului feroviar de mărfuri.



## ARTICOLUL 5

### Tipuri de trenuri admise. Transport ca bagaje de mână, bagaje înregistrate sau la bordul autovehiculelor

§ 1 Mărfurile periculoase nu pot fi transportate decât în trenuri de marfă, cu excepția:

a) mărfurilor periculoase, care în conformitate cu Anexa, sunt admise la transport cu respectarea cantităților maximale relevante și condițiilor specifice de transport în trenuri, altele decât trenurile de mărfuri;

b) mărfurilor periculoase transportate în condițiile specifice ale Anexei ca bagaje de mână, bagaje înregistrate sau în sau pe autovehicule, în conformitate cu Articolul 12 al Regulilor uniforme CIV.

§ 2 Mărfurile periculoase nu pot fi luate ca bagaje de mână sau transportate sau predate pentru transport ca bagaje înregistrate sau în ori la bordul vehiculului dacă ele întrunesc condițiile speciale specifice în Anexe.

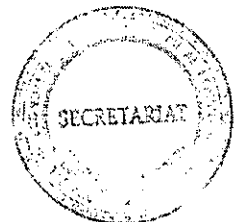
## ARTICOLUL 6

### Anexa

Anexa face parte integrantă din prezentul Regulament.

\*\*\*

Anexa va primi conținutul pe care comisia de experți pentru transportul mărfurilor periculoase îl va stabili în momentul intrării în vigoare a Protocolului din 3 iunie 1999 referitor la modificarea Convenției cu privire la Transportul Internațional Feroviar (COTIF) din 9 mai 1980, în conformitate cu Articolul 19 § 4 al acestei Convenții.



**REGULI UNIFORME**  
**privind Contractele de Utilizare a Vehiculelor în Trafic Internațional Feroviar**  
**(CUV - Apendice D la Convenție)**

**ARTICOLUL 1**  
**Domeniu de aplicare**

Prezentele Reguli uniforme se aplică contractelor bilaterale sau multilaterale privind utilizarea vehiculelor feroviare ca mijloace de transport pentru efectuarea transporturilor, în conformitate cu Regulile uniforme CIV și Regulile uniforme CIM.

**ARTICOLUL 2**  
**Definiții**

În sensul prezentelor Reguli uniforme, termenul:

- a) "operator de transport feroviar" înseamnă orice operator cu statut privat sau public, autorizat să transporte persoane sau mărfuri, tracțiunea fiind asigurată de acesta;
- b) "vehicul" înseamnă orice vehicul apt să circule pe propriile roți pe căile ferate, neprevăzut cu mijloc de tracțiune;
- c) "deținător" înseamnă acela care exploatează în mod economic și de manieră durabilă un vehicul, ca mijloc de transport, în calitate fie de proprietar, fie având drept de dispunere asupra lui;
- d) "stație de domiciliu" înseamnă locul care este înscris pe vehicul și la care acest vehicul poate sau trebuie să fie înapoiat în conformitate cu condițiile din contractul de utilizare.

**ARTICOLUL 3**  
**Semne și inscripții pe vehicule**

§ 1 În pofida prescripțiilor referitoare la admiterea tehnică a vehiculelor în circulație în trafic internațional, cel care, în baza unui contract prevăzut la Articolul 1, pune la dispoziție un vehicul, trebuie să se asigure că pe vehicul sunt înscrise:

- a) indicația deținătorului;
- b) dacă este cazul, indicația operatorului de transport feroviar în al cărui parc de vehicule este încorporat vehiculul;
- c) dacă este cazul, indicația stației de domiciliu;
- d) alte semne și inscripții convenite în contractul de utilizare.

§ 2 Semnele și inscripțiile prevăzute la § 1 pot fi completate prin mijloace de identificare electronică.



## ARTICOLUL 4

### Răspunderea în caz de pierdere sau avarie a unui vehicul

§ 1 Cu excepția cazului în care dovedește că paguba nu s-a produs din vina sa, operatorul de transport feroviar căruia i-a fost încredințat vehiculul în vederea utilizării ca mijloc de transport răspunde pentru paguba care rezultă din pierderea sau avarierea vehiculului sau a accesoriilor acestuia.

§ 2 Operatorul de transport feroviar nu este răspunzător pentru paguba rezultată în urma pierderii accesoriilor care nu sunt înscrise pe ambele laturi ale vehiculului, sau care nu sunt menționate în inventarul care îl însoțește.

§ 3 În caz de pierdere a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, despăgubirea este limitată, cu excluderea oricăror altor daune-interese, la valoarea uzuală a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, considerate în locul și momentul pierderii. Dacă este imposibil a se certifica ziua și locul pierderii, despăgubirea este limitată la valoarea uzuala în ziua și locul unde vehiculul a fost încredințat pentru utilizare.

§ 4 În caz de avarie a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, despăgubirea este limitată, cu excluderea oricăror altor daune-interese, la cheltuielile de reparație. Despăgubirea nu depășește suma datorată în caz de pierdere.

§ 5 Părțile la contract pot conveni prevederi care derogă de la §§ 1 până la 4.

## ARTICOLUL 5

### Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere

Limitele de răspundere prevăzute la Articolul 4 §§ 3 și 4, nu se aplică dacă se dovedește că paguba care a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni pe care operatorul de transport feroviar a comis-o fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștința de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

## ARTICOLUL 5 BIS

### Legea rămânând neafectată

§1 Prevederile articolului 5, precum și cele ale articolelor 6, 7 și 22 nu afectează obligațiile pe care părțile la contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare în statul în care se află infrastructura, inclusiv, acolo unde legislația este asemănătoare cu cea a Uniunii Europene.

§2 Dispozițiile articolelor 8 și 9 nu aduc atingere obligațiilor pe care părțile la contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească într-un stat membru al UE sau într-un stat în care se aplică legislația Uniunii Europene ca urmare a acordurilor internaționale cu Uniunea Europeană.

§ 3 Dispozițiile §§ 1 și 2 se referă în special la:



- acorduri care trebuie încheiate între întreprinderile feroviare sau solicitanții autorizați și administratorii de infrastructură;
- licență,
- certificare de siguranță,
- asigurare,
- taxarea care implică scheme de performanță pentru a reduce la minimum întârzierile și întreruperile și a îmbunătăți performanța rețelei feroviare,
- aranjamente de compensare în favoarea clienților și
- soluționare a litigiilor.

## ARTICOLUL 6

### Prezumția de pierdere a unui vehicul

§ 1 Persoana în drept poate, fără să fie nevoit să furnizeze alte dovezi, să considere un vehicul ca pierdut în momentul în care a solicitat operatorului de transport feroviar căruia i-a încredințat acest vehicul pentru utilizare ca mijloc de transport, să facă cercetările necesare pentru vehicul, și dacă acest vehicul nu a fost pus la dispoziția sa în cele trei luni care urmează din ziua sosirii cererii sale, sau dacă n-a primit nici o indicație referitoare asupra locului unde se află vehiculul. Acest termen este majorat cu durata imobilizării vehiculului pentru orice cauză neimputabilă operatorului de transport feroviar sau pentru avarie.

§ 2 Dacă vehiculul considerat pierdut este regăsit după plata despăgubirii, persoana îndreptățita poate, într-un termen de șase luni de la primirea avizării, să solicite operatorului de transport feroviar căruia i-a încredințat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport, ca vehiculul să îi fie înapoiat, fără cheltuieli și contra restituirii despăgubirii, în stația de domiciliu sau într-un alt loc convenit.

§ 3 Dacă solicitarea vizată la § 2 nu e formulată sau dacă vehiculul este regăsit la mai mult de un an de la plata despăgubirii, operatorul de transport feroviar căruia persoana în drept i-a încredințat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport dispune de vehicul, în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare în locul în care s-a găsit vehiculul.

§ 4 Părțile la contract pot conveni prevederi care derogă de la §§ 1 până la 3.

## ARTICOLUL 7

### Răspunderea pentru pagubele cauzate de un vehicul

§ 1 Cel care, în baza unui contract prevăzut la Articolul 1, a încredințat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport, răspunde pentru paguba cauzată de vehicul, atunci când vina îi este imputabilă.

§ 2 Părțile la contract pot conveni prevederi care derogă de la § 1.



## ARTICOLUL 8

### Substituire

Când contractul de utilizare a vehiculelor prevede că operatorul de transport feroviar poate încredința vehiculul altor operatori de transport feroviar pentru utilizare ca mijloc de transport, operatorul de transport feroviar poate, cu acordul deținătorului, să convină cu ceilalți operatori de transport feroviar ca:

a) sub rezerva dreptului de regres pe care îl are, li se substituie în ceea ce privește răspunderea față de deținător în caz de pierdere sau avarie ale vehiculului sau ale accesoriilor acestuia;

b) numai deținătorul este răspunzător față de alți operatori de transport feroviar pentru pagubele cauzate de vehicul, dar numai operatorul de transport feroviar care este partener contractual al deținătorului e autorizat să valorifice drepturile altor operatori de transport feroviar.

## ARTICOLUL 9

### Răspunderea pentru agenți și alte persoane

§ 1 Părțile la contract sunt răspunzătoare pentru agenții lor și pentru alte persoane la serviciul cărora recurg pentru executarea contractului, atunci când acei agenți sau acele persoane acționează în exercițiul funcțiunii lor.

§ 2 Cu excepția unei convenții contrare între părțile la contract, gestionarii de infrastructură pe care operatorul de transport feroviar utilizează vehiculul ca mijloc de transport, sunt considerați ca persoane la ale căror servicii operatorul de transport feroviar recurge.

§ 3 §§ 1 și 2 se aplică în egala măsură în caz de substituire, în conformitate cu Articolul 8.

## ARTICOLUL 10

### Alte acțiuni în justiție

§ 1 În toate cazurile în care prezentele Reguli uniforme se aplică, orice acțiune în justiție pentru răspundere în caz de pierdere sau avarie a vehiculului sau a accesoriilor sale, indiferent de natura acesteia, nu poate fi introdusă împotriva operatorului de transport feroviar căruia vehiculul i-a fost încredințat pentru utilizare ca mijloc de transport, decât în condițiile și limitările acestor Reguli uniforme și celor din contractul de utilizare.

§ 2 § 1 se aplică în egală măsură în caz de substituire în conformitate cu Articolul 8.

§ 3 Același mod se aplică pentru orice acțiune în justiție introdusă împotriva agenților și altor persoane pentru care răspunde operatorul de transport feroviar căruia vehiculul i-a fost încredințat pentru utilizare ca mijloc de transport.



## ARTICOLUL 11

### Instanța

§ 1 Acțiunile în justiție izvorâte dintr-un contract încheiat în baza prezentelor Reguli uniforme pot fi introduse în fața instanței desemnate de comun acord între părțile la contract.

§ 2 Cu excepția unei convenții contrare între părți, instanța competentă este cea a statului membru în care pârâtul își are sediul. Dacă pârâtul nu are sediul într-un stat membru, instanța competentă este cea a statului membru în care s-a produs paguba.

## ARTICOLUL 12

### Termenul de prescripție

§ 1 Termenul de prescripție pentru acțiunile în justiție bazate pe Articolele 4 și 7 este de trei ani.

§ 2 Termenul de prescripție curge:

a) pentru acțiunile în justiție bazate pe Articolul 4, din ziua în care a fost constatată pierderea sau avaria vehiculului sau din ziua în care persoana în drept putea considera vehiculul pierdut, în conformitate cu Articolul 6 § 1 sau § 4.

b) pentru acțiunile în justiție bazate pe Articolul 7, din ziua în care s-a produs paguba.



**REGULI UNIFORME**  
**privind Contractul de Utilizare a Infrastructurii**  
**în Traficul Internațional Feroviar**  
**(CUI - Anexa E la Convenție)**

**Titlul 1**  
**Prevederi generale**

**ARTICOLUL 1**  
**Domeniu de aplicare**

§ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplică oricărui contract de utilizare a infrastructurii feroviare în scopul transportului internațional în sensul Regulilor uniforme CIV și al Regulilor uniforme CIM. Ele se aplică indiferent de locul de desfășurare a activității și de naționalitatea părților la contract. Prezentele Reguli uniforme se aplică chiar dacă infrastructura feroviară este gestionată sau utilizată de state ori de instituții sau organizații guvernamentale.

§ 2 Sub rezerva Articolului 21, prezentele Reguli uniforme nu se aplică în legătură cu alte relații de drept cum ar fi îndeosebi:

- a) răspunderea transportatorului sau a gestionarului pentru agenții acestora sau alte persoane ale căror servicii le utilizează pentru îndeplinirea sarcinilor lor;
- b) răspunderea între transportator sau gestionar, pe de o parte, și terț, pe de altă parte.

**ARTICOLUL 2**  
**Declarația privind răspunderea în caz de pagube corporale**

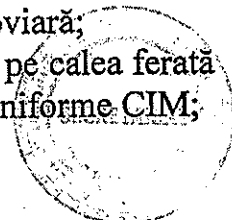
§ 1 Orice stat poate declara, în orice moment, că nu va aplica victimelor unor accidente survenite pe teritoriul său totalitatea prevederilor privind răspunderea în caz de pagube corporale, dacă victimele sunt cetățeni ai aceluși stat sau au reședința obișnuită în acel stat.

§ 2 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 1 o poate retrage în orice moment prin informarea depozitarului. Această renunțare va avea efect la o lună de la data la care depozitarul o face cunoscută statelor membre.

**ARTICOLUL 3**  
**Definiții**

În scopul prezentelor Reguli uniforme, termenul de:

- a) "infrastructura feroviara" înseamnă toate liniile feroviare și instalațiile fixe, în măsura în care acestea sunt necesare pentru circulația vehiculelor feroviare și siguranța traficului;
- b) "gestionar" înseamnă cel care pune la dispoziție infrastructura feroviară;
- c) "transportator" înseamnă cel care transportă persoane sau mărfuri pe calea ferată în trafic internațional, conform Regulilor uniforme CIV sau Regulilor uniforme CIM;



d) "auxiliar" înseamnă agenții sau alte persoane ale căror servicii sunt utilizate de transportator sau gestionar pentru îndeplinirea contractului, în cazul în care acești agenți sau aceste alte persoane acționează în exercițiul funcțiunii lor;

e) "terț" înseamnă orice persoană alta decât gestionarul, transportatorul și auxiliarii acestora;

f) "licența" înseamnă autorizația acordată în conformitate cu legislația și prescripțiile statului în care transportatorul își are sediul de desfășurare a principalei sale activități, privind realizarea activității de transportator feroviar;

g) "certificat de siguranță" înseamnă documentul care atestă, în conformitate cu legislația și prescripțiile statului în care se găsește infrastructura utilizată, ca, din punct de vedere al transportatorului,

- organizarea internă a întreprinderii precum și
- personalul ce urmează a fi angajat și vehiculele ce urmează a se utiliza pe infrastructură, respecta cerințele impuse în materie de siguranță în vederea asigurării unor servicii care să nu prezinte nici un pericol pe această infrastructură.

## **ARTICOLUL 4**

### **Drept imperativ**

Dacă nu se prevede altfel în prezentele Reguli uniforme, orice stipulare care ar constitui, direct sau indirect, o derogare de la prezentele Reguli uniforme este nulă și neavenită. Nulitatea unor astfel de stipulări nu va atrage după sine nulitatea altor prevederi ale contractului. Cu toate acestea, părțile la contract își pot asuma răspunderi mai mari și obligații mai împovărătoare decât cele prevăzute în prezentele Reguli uniforme sau pot stabili o valoare maximă a despăgubirii pentru pagubele materiale.

## **Titlul II**

### **Contractul de utilizare**

## **ARTICOLUL 5**

### **Conținut și forma**

§ 1 Relațiile între gestionar și transportator sunt reglementate printr-un contract de utilizare.

§ 2 Contractul reglementează în special condițiile administrative, tehnice și financiare de utilizare. Acesta trebuie să cuprindă cel puțin următoarele mențiuni:

- a) infrastructura ce urmează a se utiliza,
- b) gradul de utilizare,
- c) serviciile prestate de gestionar,
- d) serviciile prestate de transportator,
- e) personalul ce urmează a fi angajat,
- f) vehiculele ce urmează a se utiliza,
- g) condițiile financiare.



§ 3 Contractul trebuie să fie încheiat în scris sau într-o formă echivalentă. Absența sau neregularitatea unui document scris sau a unei forme echivalente a contractului, sau absența uneia din mențiunile specificate la § 2 nu vor afecta existența sau valabilitatea contractului, care rămâne sub rezerva prezentelor Reguli uniforme.

## **ARTICOLUL 5 Bis**

### **Legea rămânând neafectată**

§ 1 Dispozițiile articolului 5, precum și cele ale articolelor 6, 7 și 22 nu afectează prevederile obligațiile pe care părțile la contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească conform legilor și prescripțiilor în vigoare în statul în care se află infrastructura situat, inclusiv, dacă este cazul, legislația Uniunii Europene.

§ 2 Dispozițiile articolelor 8 și 9 nu afectează obligațiile părților contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să fie întrunit într-un stat membru al UE sau într-un stat în cazul în care legislația Uniunii Europene se aplică ca urmare a rezultatelor internaționale acorduri cu Uniunea Europeană.

§ 3 Dispozițiile §§ 1 și 2 se referă în special la:

- acorduri care trebuie încheiate între întreprinderile feroviare sau autorizate solicitantii și administratorii de infrastructură,
- licență,
- certificare de siguranță;
- asigurare,
- taxarea care implică scheme de performanță pentru a reduce la minimum întârzierile și perturbările și îmbunătăți performanța rețelei feroviare;
- aranjamente de compensare în favoarea clienților și
- soluționare a litigiilor.

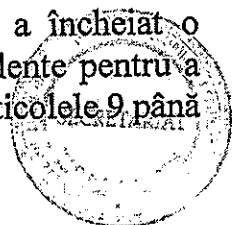
## **ARTICOLUL 6**

### **Obligațiile specifice ale transportatorului și gestionarului**

§ 1 Transportatorul trebuie să fie autorizat să realizeze activitatea de transportator feroviar. Personalul ce urmează a se angaja și vehiculele ce se vor folosi trebuie să respecte cerințele de siguranță. Gestionarul poate solicita transportatorului să dovedească, prin prezentarea unei licențe și a unui certificat de siguranță valabile, sau a unor copii legalizate ale acestora sau în orice alt fel, că aceste condiții sunt îndeplinite.

§ 2 Transportatorul trebuie să informeze gestionarul asupra oricărui eveniment susceptibil să afecteze valabilitatea licenței sale, a certificatelor de siguranță sau a altor dovezi.

§ 3 Gestionarul poate solicita transportatorului să dovedească că a încheiat o asigurare privind răspunderea suficientă, sau că a luat măsurile echivalente pentru a acoperi toate pretențiile, indiferent de motiv, la care se face referire la Articolele 9 până



la 21. În fiecare an, transportatorul trebuie să dovedească printr-o atestare într-o formă corespunzătoare, că asigurarea privind răspunderea sau prevederile echivalente există încă; el trebuie să informeze gestionarul asupra oricărei modificări, înainte ca aceasta să devină valabilă.

§ 4 Părțile la contract trebuie să se informeze reciproc în legătură cu orice eveniment care ar putea împiedica executarea contractului pe care l-au încheiat.

## ARTICOLUL 7 Durata contractului

§ 1 Contractul de utilizare poate fi încheiat pentru o perioadă determinată sau nedeterminată.

§ 2 Gestionarul poate denunța imediat contractul de utilizare în cazul în care:

a) transportatorul nu mai este autorizat să îndeplinească activitatea de transportator feroviar;

b) personalul ce urmează a fi angajat și vehiculele ce se vor utiliza nu mai îndeplinesc cerințele de siguranță;

c) transportatorul are întârzieri de plăți, adică

1. pe durata a două termene succesive de plată și cu o sumă care depășește contravaloarea taxei de utilizare pe o lună, sau

2. pe o perioadă care acoperă două termene de plată și cu o sumă care este egală cu contravaloarea taxei de utilizare pe două luni;

d) transportatorul a încălcat în mod evident una din obligațiile specifice prevăzute la Articolul 6 §§ 2 și 3.

§ 3 Transportatorul poate denunța imediat contractul de utilizare dacă gestionarul își pierde dreptul de a gestiona infrastructura.

§ 4 Fiecare parte la contractul de utilizare poate să-l denunțe imediat în cazul unei încălcări evidente a uneia din obligațiile principale de către cealaltă parte la contract, dacă acea obligație privește siguranța persoanelor sau mărfurilor; părțile la contract pot conveni asupra modalităților de exercitare a acestui drept.

§ 5 Partea la contract care a cauzat această denunțare răspunde față de cealaltă parte pentru paguba care a rezultat, cu excepția cazului în care dovedește ca această pagubă nu a fost cauzată din vina sa.

§ 6 Părțile la contract pot conveni asupra condițiilor care derogă de la prevederile § 2 literele c) și d) și § 5.



## Titlul III Răspunderea

### ARTICOLUL 8 Răspunderea gestionarului

§ 1 Gestionarul răspunde pentru:

- a) pagubele corporale (deces, vătămare corporala sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice),
- b) pagubele materiale (distrugere sau avariere a unor bunuri mobile sau imobile),
- c) pagubele pecuniare rezultate din daune-interese datorate de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIV și Regulilor uniforme CIM, provocate transportatorului sau auxiliarilor acestuia în timpul utilizării infrastructurii și care își au originea în infrastructură.

§ 2 Gestionarul este exonerat de această răspundere:

- a) în caz de pagube corporale și de pagube pecuniare care rezultă din daunele-interese datorate de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIV.

1. dacă evenimentul care aduce după sine pagube a fost provocat de circumstanțe exterioare exploatării, pe care gestionarul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina,

2. în măsura în care evenimentul care aduce după sine pagube este provocat din vina unei persoane care suporta paguba,

3. dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț, pe care gestionarul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu l-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina;

- b) în caz de pagube materiale și de pagube pecuniare rezultate din daunele-interese ce trebuie plătite de transportator în virtutea Regulilor uniforme CIM, când paguba este provocată din vina transportatorului sau dintr-o dispoziție a transportatorului care nu poate fi atribuită gestionarului, sau din cauza unor circumstanțe care nu au putut fi evitate de gestionar și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina.

§ 3 Dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt, gestionarul nu este în întregime exonerat de răspundere în conformitate cu § 2, litera a), el va răspunde în întregime până la limita stabilită în prezentele Reguli uniforme și fără a aduce atingere eventualei sale acțiuni în regres împotriva terțului.

§ 4 Părțile la contract pot conveni dacă, și în ce măsura, gestionarul răspunde pentru pagubele provocate transportatorului datorită întârzierii sau unei perturbări în exploatare.



## ARTICOLUL 9

### Răspunderea transportatorului

§ 1 Transportatorul răspunde pentru:

- a) pagube corporale (deces, vătămare corporală sau orice alt prejudiciu al integrității fizice sau psihice),
- b) pagube materiale (distrugere sau avarie a unor bunuri mobile sau imobile), produse gestionarului sau auxiliarilor acestuia, în timpul utilizării infrastructurii, de mijloacele de transport utilizate sau de persoanele sau mărfurile transportate.

§ 2 Transportatorul este exonerat de aceasta răspundere:

a) în caz de pagube corporale.

1. dacă evenimentul care aduce după sine pagube a fost provocat de circumstanțe exterioare exploatării, pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina,

2. în măsura în care evenimentul care aduce după sine pagube este provocat din vina unei persoane care suportă paguba,

3. dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț, pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina;

b) în caz de pagube materiale, când paguba este provocată din vina gestionarului sau dintr-o dispoziție a gestionarului care nu poate fi atribuită transportatorului sau din cauza unor circumstanțe pe care transportatorul nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina.

§ 3 Dacă evenimentul care aduce după sine pagube se datorează comportamentului unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt, transportatorul nu este în întregime exonerat de răspunderea sa în conformitate cu § 2, litera a), el va răspunde în totalitate până la limita stabilită de prezentele Reguli uniforme și fără a aduce atingere eventualei sale acțiuni în regres împotriva terțului.

§ 4 Părțile la contract pot conveni dacă, și în ce măsură, transportatorul răspunde pentru pagubele provocate gestionarului datorită unei perturbări în exploatare.

## ARTICOLUL 10

### Cauze concomitente

§ 1 În cazul în care cauzele imputabile gestionarului și cauzele imputabile transportatorului au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte la contract răspunde numai în măsura în care cauzele ce îi sunt imputabile în virtutea Articolelor 8 și 9, au contribuit la producerea pagubei. Dacă este imposibil de stabilit în ce măsură respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte va suporta paguba pe care a suferit-o.



§ 2 § 1 se aplică prin analogie în cazul în care cauzele care sunt imputabile gestionarului și cauzele imputabile mai multor transportatori care folosesc aceeași infrastructura feroviară, au contribuit la pagubă.

§ 3 § 1, prima propoziție, se va aplica prin analogie, în cazul pagubelor vizate la Articolul 9, dacă cauzele imputabile unor transportatori care folosesc aceeași infrastructură au contribuit la pagubă. Dacă este imposibil de stabilit în ce măsură respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, transportatorii vor răspunde în mod egal în fata gestionarului.

## ARTICOLUL 11

### Daune-interese în caz de deces

§ 1 În caz de deces, daunele - interese cuprind:

- a) toate costurile necesare în urma decesului, în special cele privind transportul decedatului și cheltuielile funerare;
- b) dacă decesul nu are loc imediat, toate daunele-interese prevăzute la Articolul 12.

§ 2 Dacă, în urma decesului, persoanele față de care decedatul a avut sau ar fi avut în viitor o obligație legală de întreținere, sunt private de acest sprijin, aceștia vor primi la rândul lor despăgubiri pentru pierderea suferită. Acțiunea în daune-interese de către persoane pe care decedatul le susținea material fără a fi obligat în mod legal să o facă, se va face conform legislației naționale.

## ARTICOLUL 12

### Daune-interese în caz de vătămare corporală

În caz de vătămare corporală sau de orice alte prejudicii ale integrității fizice sau psihice, daunele - interese vor cuprinde:

- a) toate costurile necesare, în special cele privind tratamentul și transportul;
- b) despăgubiri pentru prejudiciul cauzat, fie datorită invalidității totale sau parțiale de muncă, fie datorită creșterii nevoilor.

## ARTICOLUL 13

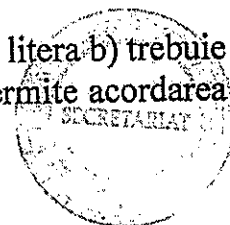
### Despăgubiri pentru alte prejudicii corporale

Legislația națională stabilește dacă și în ce măsură gestionarul sau transportatorul trebuie să plătească daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decât cele prevăzute în Articolele 11 și 12.

## ARTICOLUL 14

### Forma și suma daunelor-interese în caz de deces și vătămare corporală

§ 1 Daunele-interese prevăzute la Articolul 11 § 2 și la Articolul 12, litera b) trebuie plătite sub forma unei sume totale. Totuși, dacă legislația națională permite acordarea



unei rente, daunele-interese vor fi plătite în această formă, dacă ea este solicitată de persoana vătămată sau de persoanele îndreptățite la care se referă Articolul 11, § 2.

§ 2 Suma daunelor-interese acordate în baza § 1 se stabilește în conformitate cu legislația națională. Totuși, pentru aplicarea prezentelor Reguli uniforme, limita maximă per persoană va fi stabilită la 175.000 de unități de cont, ca sumă totală sau ca o rentă corespunzând acestei sume, acolo unde legislația națională prevede o limită maximă mai mică decât această sumă.

## **ARTICOLUL 15**

### **Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere**

Limitele de răspundere prevăzute în aceste Reguli uniforme, la fel ca și în prevederile legislației naționale, care limitează despăgubirea la o sumă determinată, nu se vor aplica dacă se face dovadă că paguba a rezultat datorită unui act sau unei omisiuni pe care autorul pagubei a comis-o, fie cu intenția de a produce o astfel de pagubă, fie în mod temerar și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

## **ARTICOLUL 16**

### **Convertibilitate și dobânzi**

§ 1 Dacă calcularea despăgubirii necesită convertibilitatea sumelor exprimate în unități monetare străine, conversiunea se va face la cursul valutar din ziua și locul plății despăgubirii.

§ 2 Persoana în drept poate pretinde dobânzi la despăgubire, acestea fiind calculate la cinci procente pe an, cu începere din ziua deschiderii procedurii de conciliere, a recursului la tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției, sau de la data instituirii procedurii legale.

## **ARTICOLUL 17**

### **Răspunderea în caz de accident nuclear**

Gestionarul și transportatorul sunt exonerati de răspunderea care îi incumbă în virtutea prezentelor Reguli uniforme în caz de paguba produsă de un accident nuclear în care operatorul instalației nucleare sau o altă persoană care îl înlocuiește sunt răspunzători pentru această pagubă, conform legislației și prescripțiilor unui stat privind răspunderea în domeniul energiei nucleare.

## **ARTICOLUL 18**

### **Răspunderea auxiliarilor**

Gestionarul și transportatorul vor fi răspunzători pentru auxiliarii lor.



## **ARTICOLUL 19**

### **Alte acțiuni în justiție**

§ 1 În toate cazurile în care se aplică prezentele Reguli uniforme, orice acțiune în justiție privind răspunderea poate fi introdusă împotriva gestionarului sau a transportatorului, indiferent de temeiul acesteia, numai în condițiile și limitările acestor Reguli uniforme.

§ 2 Aceleași reglementari se aplică și în cazul tuturor acțiunilor în justiție introduse împotriva auxiliarilor pentru care răspunde fie gestionarul, fie transportatorul, așa cum este prevăzut în Articolul 18.

## **ARTICOLUL 20**

### **Acorduri – litigii**

Părțile la contract pot conveni asupra condițiilor în care se revendică sau se renunță la drepturile lor la daune-interese privind cealaltă parte la contract.

## **Titlul IV**

### **Acțiuni în justiție ale auxiliarilor**

## **ARTICOLUL 21**

### **Acțiuni în justiție împotriva gestionarului sau împotriva transportatorului**

§ 1 Orice acțiune în justiție privind răspunderea auxiliarilor transportatorului împotriva gestionarului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusă numai în condițiile și limitările prezentelor Reguli uniforme.

§ 2 Orice acțiune în justiție privind răspunderea auxiliarilor gestionarului împotriva transportatorului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusă numai în condițiile și limitările prezentelor Reguli uniforme.

## **Titlul V**

### **Exercitarea drepturilor**

## **ARTICOLUL 22**

### **Proceduri de conciliere**

Părțile la contract pot conveni asupra procedurilor de conciliere sau asupra apelului la tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției.



## **ARTICOLUL 23**

### **Dreptul de regres**

Temeiul plății efectuate de transportator în baza Regulilor uniforme CIV sau a Regulilor uniforme CIM nu poate fi contestat dacă despăgubirea a fost fixată de o instanță și dacă gestionarului, fiind înștiințat în mod corespunzător asupra procedurii, i s-a dat posibilitatea de a interveni în această procedură.

## **ARTICOLUL 24**

### **Instanța**

§ 1 Acțiunile în justiție fondate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse în fața instanțelor competente ale statelor membre desemnate de comun acord între părțile la contract.

§ 2 Dacă părțile la contract nu convin în alt mod, instanță competentă va fi cea a statului membru în care gestionarul își desfășoară activitatea.

## **ARTICOLUL 25**

### **Termenul de prescripție**

§ 1 Termenul de prescripție pentru acțiunile în justiție fondate pe prezentele Reguli uniforme este de trei ani.

§ 2 Termenul de prescripție curge din ziua în care s-a produs paguba.

§ 3 În caz de deces al unor persoane, termenul de prescripție pentru acțiunile în justiție este de trei ani din ziua ulterioara zilei în care s-a produs decesul, fără a depăși însă cinci ani din ziua ulterioară zilei în care s-a produs accidentul.

§ 4 O acțiune în regres a unei persoane răspunzătoare poate fi introdusă chiar și după expirarea termenului de prescripție prevăzut la § 1, dacă ea este introdusă în termenul permis de legislația statului unde se desfășoară procedura. Totuși, termenul permis nu va fi mai mic de nouăzeci de zile de la data la care persoana care a introdus acțiunea în regres, a reglementat reclamația sau a fost înștiințată în legătură cu procedura deschisă împotriva sa.

§ 5 Termenul de prescripție se suspendă dacă părțile convin asupra unei proceduri de conciliere sau dacă este sesizat tribunalul de arbitraj prevăzut la Titlul V al Convenției.

§ 6 În celelalte cazuri, suspendarea și întreruperea termenului de prescripție sunt reglementate de legislația națională.



**REGULI UNIFORME**  
**privind Validarea Normelor Tehnice și**  
**Adoptarea Prescripțiilor Tehnice Uniforme**  
**Aplicabile Materialului Feroviar Destinat a fi Utilizat în Traficul Internațional**  
**(APTU - Apendice F la Convenție)**

**ARTICOLUL 1**  
**Domeniu de aplicare**

Prezentele Reguli uniforme fixează procedura de validare a normelor tehnice și adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme, pentru materialul feroviar destinat utilizării în trafic internațional.

**ARTICOLUL 2**  
**Definiții**

În sensul prezentelor Reguli Uniforme, anexelor la acestea, în plus față de termenii definiți la articolul 2 din ATMF, termenul

a) „vagon” (sau „echipaj”) înseamnă un vehicul feroviar, care nu este prevăzut cu un mijloc de transport tracțiune, care este destinată transportului de pasageri; termenul include un bagaj vagon care este destinat să fie transportat într-un tren de pasageri;

b) „proiect într-o etapă avansată de dezvoltare” înseamnă orice proiect al cărui etapa de planificare / construcție a ajuns la un punct în care o schimbare în tehnic specificațiile ar fi inacceptabile pentru statul contractant în cauză. Astfel de un impediment poate fi legal, contractual, economic, financiar, social sau de natură ecologică și trebuie justificate în mod corespunzător;

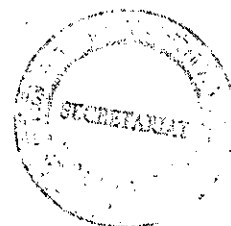
c) „înlocuire în cadrul întreținerii” înseamnă orice înlocuire a componentei cu părți cu funcții identice în cadrul întreținerii preventive sau mentenanță corectivă;

d) „prescripție tehnică” înseamnă o regulă, alta decât un standard tehnic, inclusă în UTP, referitoare la construcție, exploatare, întreținere sau siguranță sau aspecte referitoare la o procedură privind materialul feroviar;

e) „standard tehnic” înseamnă un standard voluntar adoptat de un recunoscut organism de standardizare internațională, în conformitate cu procedurile care îi sunt aplicabile;

f) „unitate de tracțiune” înseamnă un vehicul feroviar prevăzut cu un mijloc de tracțiune;

g) „vagon” înseamnă un vehicul feroviar, care nu este prevăzut cu un mijloc de tracțiune, care este destinat transportului de mărfuri.



## ARTICOLUL 3

### Scop

§ 1 Validarea normelor tehnice referitoare la materialul feroviar și adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme, aplicabile la materialul feroviar, au scopul de a

- a) facilita libera circulație a vehiculelor și libera utilizare a altor materiale feroviare în trafic internațional,
- b) contribui la asigurarea siguranței, fiabilității și disponibilității în trafic internațional,
- c) țină cont de protecția mediului înconjurător și a sănătății publice.

§ 2 La validarea normelor tehnice sau adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme, singurele care sunt luate în considerare sunt cele care au fost elaborate la nivel internațional.

§ 3 În măsura în care este posibil

- a) se cuvine asigurarea interoperabilității sistemelor și a componentelor tehnice necesare în trafic internațional;
- b) normele tehnice și prescripțiile tehnice uniforme sunt axate pe performanțe, în caz contrar, ele trebuie să includă variante.

## ARTICOLUL 4

### Pregătirea standardelor tehnice și a UTP

§ 1 Pregătirea standardelor tehnice privind materialul feroviar și standardizarea produselor și procedurilor industriale este de responsabilitatea organismelor naționale și internaționale de standardizare recunoscute.

§ 2 Pregătirea UTP este de responsabilitatea Comitetului Tehnic de Experti asistat de grupuri de lucru corespunzătoare și de Secretarul General în domeniul de bază conform cererilor depuse în conformitate cu articolul 6.

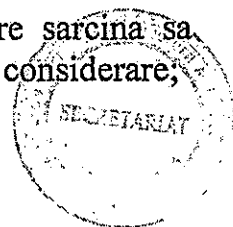
## ARTICOLUL 5

### Validarea standardelor tehnice

§ 1 Comitetul experților tehnici decide cu privire la validarea standardelor tehnice ori a părților specifice a lor, în conformitate cu procedura prevăzută la Articolele 16, 20 și 33 § 6 din Convenție. Deciziile urmează să intre în vigoare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție.

§ 2 O cerere de validare a unui standard tehnic poate fi formulat de:

- a) orice Stat Contractant;
- b) orice organizație regională definită la articolul 2 x) din ATMF;
- c) orice organism național sau internațional de standardizare care are sarcina să standardizeze în domeniul feroviar; Articolul 3 § 2 urmează să fie luat în considerare,



d) orice asociație internațională reprezentativă pentru membrii căreia există standardele tehnice referitoare la materialul feroviar, sunt indispensabile din motive de siguranță și economie în exercitarea activității lor.

§ 3 Referințele la standardele tehnice validate sunt publicate de Secretar General pe site-ul Organizației. Odată fiind publicată referința, aplicarea acestui standard tehnic oferă prezumția de respectare a cerințelor corespunzătoare.

§ 4 Aplicarea standardelor tehnice validate este voluntară; cu toate acestea, un standard sau o parte din acesta poate fi obligatoriu prin dispoziții dintr-un UTP (prescripții tehnice uniforme).

## ARTICOLUL 6

### Adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme (UTP)

§ 1 Comitetul Experților Tehnici decide dacă adoptă un UTP sau o dispoziție care o modifică în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16, 20 și 33 § 6 din Convenție. Deciziile intră în vigoare în conformitate cu Art. 35 §§ 3 și 4 din Convenție.

§ 2 O cerere de adoptare a unui UTP sau a unei dispoziții care o modifică în conformitate cu § 1 poate fi făcută de:

- a) orice Stat Contractant;
- b) orice organizație regională definită la articolul 2 x) din ATMF;
- c) orice asociație internațională reprezentativă pentru membrii căreia există obligația aplicării UTP referitoare la materialul feroviar, care este indispensabil din motive de siguranță și economie în exercitarea activității lor.

## ARTICOLUL 7

### Forma cererilor

Cererile menționate la articolele 5 și 6 urmează a fi trimise Secretarului General și adresate Comitetului Experților Tehnici într-una din limbile de lucru conform articolului 1 § 6 din Convenție. Comitetul Experților Tehnici poate respinge orice cerere dacă consideră că cererea nu este completă, coerentă, motivată corespunzător sau justificată. Cererea urmează să includă o evaluare a aspectelor sociale, economice și impactul asupra mediului.

### ARTICOLUL 7 a

#### Evaluarea consecințelor

§ 1 Comitetul Experților Tehnici ia decizia proprie după luarea în considerare a motivării și justificării oferite de solicitant.

§ 2 Evaluarea indică impactul posibil pentru toate Statele Contractante, operatorii și alți actori relevanți în cauză. Dacă propunerea are un impact asupra UTP altul decât



cel pentru care propunerea este direct destinată, aceste impacte la fel vor fi luate în considerare.

§ 3 Toate entitățile în cauză participă la evaluare prin furnizarea gratuită a datelor necesare dacă nu sunt acoperite de drepturile de proprietate intelectuală.

## ARTICOLUL 8 Anexe tehnice (UTP)

§ 1 Anexe tehnice (UTP) adoptate sunt publicate pe site-ul web al Organizației.

§ 2 În principiu, fiecare subsistem este supus unei Anexe tehnice (UTP). După caz, un subsistem tehnic poate fi acoperit de mai multe Anexe tehnice (UTP) și o Anexă tehnică (UTP) poate acoperi mai multe subsisteme.

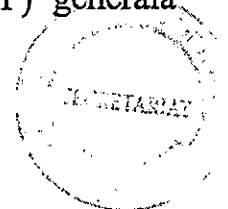
§ 2a Anexele tehnice (UTP) se aplică noilor subsisteme. Acestea se aplică, de asemenea, celor existente atunci când sunt reînnoite sau modernizate. Cererea trebuie să fie în concordanță cu strategia de migrare menționată la § 4 f).

§ 3 După procesul de notificare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție și cu cel puțin o lună înainte de intrarea în vigoare, Secretarul General publică pe site-ul web al Organizației

- a) Anexele tehnice (UTP) adoptate și notificate;
- b) data intrării în vigoare;
- c) lista Statelor Contractante la care se aplică aceste Anexe tehnice (UTP);
- d) lista actualizată a Anexelor tehnice (UTP) și data intrării lor în vigoare.

§ 4 În măsura necesară pentru atingerea obiectivului prevăzut la articolul 3, Anexele tehnice (UTP) ce au referință la subsisteme trebuie cel puțin să:

- a) indice domeniul de aplicare prevăzut (o parte din rețea sau vehicule; subsistem sau o parte din acesta subsistem);
- b) stabilește cerințele esențiale pentru fiecare subsistem în cauză și pentru acest impact față de alte subsisteme;
- c) stabilește specificațiile funcționale și tehnice care trebuie îndeplinite de subsistem și impact său față de alte subsisteme. Dacă este nevoie, aceste specificații pot varia în funcție de utilizarea subsistemului, de exemplu în funcție de categorii de linii, hub și / sau vehicule;
- d) determină elementele elementelor constitutive de construcție sau de interoperabilitate și impact care trebuie acoperite de standarde tehnice, care sunt necesare în realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar;
- e) să precizeze, în fiecare caz în cauză, în ce proceduri se vor utiliza pentru a evalua conformitatea cu prevederile Anexelor tehnice (UTP). Aceste proceduri se bazează pe modulele de evaluare definite într-o Anexă tehnică (UTP) generală menționată la § 8;



f) indică strategia de implementare a Anexelor tehnice (UTP). În special, este necesar să se specifice etapele care vor fi finalizate pentru a face o tranziție treptată de la situația existentă până la situația finală în care respectarea Anexelor tehnice (UTP) va fi norma; pentru fiecare etapă, trebuie să existe dispoziții tranzitorii adecvate incluse și

g) să indice, pentru personalul în cauză, calificările profesionale și cerințele de sănătate și condițiile de siguranță la locul de muncă necesare pentru funcționarea și întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru implementarea Anexelor tehnice (UTP).

§ 5 Fiecare Anexă tehnică (UTP) se întocmește pe baza unei examinări a unui subsistem existent și se indică unul sau mai multe subsisteme țintă care pot fi obținute treptat în cadrul unei scări rezonabile de timp. În consecință, adoptarea treptată a Anexei tehnice (UTP) și conformitatea prin aceasta va ajuta treptat la realizarea interoperabilității sistemului feroviar.

§ 6 Anexa tehnică (UTP) va păstra, într-un mod adecvat, compatibilitatea căii ferate existente și sistemul fiecărui Stat Contractant. Cu acest obiectiv, pot fi prevăzute prevederi pentru fiecare Anexă tehnică (UTP) pentru „cazuri specifice” care acoperă unul sau mai multe State Contractante, cu privire la atât la rețea, cât și la vehicule; o atenție specială trebuie acordată gabaritului de încărcare, ecartament sau spațiu între piste și vehicule originare sau destinate pentru țările terțe. Pentru fiecare caz specific, Anexa tehnică (UTP) prevede punerea în aplicare regulile elementelor indicate la § 4 de la c) la g).

§ 7 Dacă anumite aspecte tehnice corespunzătoare cerințelor esențiale nu pot fi acoperite în mod explicit în Anexa tehnică (UTP), ele vor fi identificate în mod clar ca „puncte deschise”.

§ 8 Comitetul Experților Tehnici poate adopta Anexa tehnică (UTP) care nu face referire la subsisteme, cum ar fi dispoziții generale, cerințe esențiale sau evaluare module.

§ 9 Anexa tehnică (UTP) are un format din două coloane. Text care apare în întreaga lățime fără coloane este identică cu textele corespunzătoare ale Specificației Tehnice ale Uniunii Europene pentru interoperabilitate (TSI). Textul care este împărțit în două coloane este diferit pentru Anexa tehnică (UTP) și pentru TSI-ul corespunzător sau alt regulament corespunzător al Uniunii Europene. Coloana din stânga arată textul Anexei tehnice (UTP) (reglementări OTIF), în timp ce coloana din dreapta arată textul TSI al Uniunii Europene. În extrema dreaptă Referința TSI este indicată.

## Articolul 8a

### Deficiențe în Anexa tehnică (UTP)

§ 1 Dacă în atenția Comitetului Experților Tehnici vine o Anexă tehnică (UTP) adoptată anterior care conține erori sau deficiențe, inclusiv în cazul în care o Anexă tehnică



(UTP) adoptată nu este completă dar îndeplinește cerințele esențiale, Comitetul ia măsurile corespunzătoare inclusiv:

- a) decizia relevantă față de Anexa tehnică (UTP) care trebuie să fie modificată în conformitate cu articolele 6 și 8 și
- b) recomandările pentru soluții provizorii justificate.

§ 2 Statele Contractante, organizațiile regionale și organismele de evaluare au obligația de a informa fără întârziere Secretarul General dacă descoperă erori sau deficiențe într-o Anexa tehnică (UTP).

## **ARTICOLUL 9**

### **Declarații**

§ 1 Orice stat parte poate, într-un interval de patru luni de la data notificării de către secretarul general a deciziei Comisiei de experți tehnici, să facă, pe lângă aceasta, o declarație motivată conform căreia nu va aplica, sau va aplica doar în parte norma tehnică validată sau prescripția tehnică uniformă adoptată, în ceea ce privește infrastructura feroviara situată pe teritoriul său și traficul pe aceasta infrastructură.

§ 2 Statele părți care au făcut o declarație în conformitate cu § 1, nu sunt luate în considerare în stabilirea numărului statelor care trebuie să formuleze o obiecție în conformitate cu Articolul 35 § 4 din Convenție, necesar pentru ca o decizie a Comisiei experților tehnici să nu intre în vigoare.

§ 3 Statul care a făcut o declarație în conformitate cu § 1, poate renunța în orice moment la aceasta, prin informarea secretarului general. Aceasta renunțare are efect din prima zi a celei de-a doua luni următoare datei la care a fost făcută informarea.

## **ARTICOLUL 10**

### **Abrogarea Unității Tehnice**

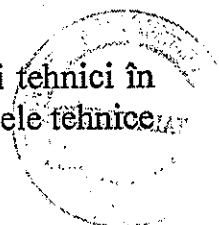
Intrarea în vigoare a Anexei tehnice (UTP), adoptată de Comitetul Experților Tehnici în conformitate cu articolul 6 § 1, în toate statele părți la Convenția Internațională asupra Unității Tehnice a Cailor Ferate, semnată la Berna la 21 octombrie 1882, în versiunea din 1938, trebuie să abroge convenția respectivă.

## **ARTICOLUL 11**

### **Prioritatea Anexelor**

§ 1 După intrarea în vigoare a Anexelor adoptate de Comisia de Experți Tehnici în conformitate cu Articolul 6 § 1, normele tehnice și prescripțiile tehnice uniforme, conținute în aceste Anexe, prevalează, în relațiile dintre statele părți, asupra prevederilor Convenției Internaționale asupra Unității Tehnice a Cailor Ferate, semnată la Berna la 21 octombrie 1882, în formula sa din 1938.

§ 2 După intrarea în vigoare a Anexelor adoptate de Comisia de experți tehnici în conformitate cu Articolul 6 § 1, prezentele Reguli uniforme precum și normele tehnice



și prescripțiile tehnice uniforme, conținute în Anexele lor, prevalează, în statele părți, asupra prevederilor tehnice ale:

- a) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor calatori, poșta și bagaje în trafic internațional (RIC),
- c) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor de marfă în trafic internațional (RIV).

## ARTICOLUL 12

### Cerințe tehnice naționale

§ 1 Statele Contractante se asigură că Secretarul General este informat despre aceste cerințe tehnice naționale care se aplică vehiculelor feroviare. Secretarul General plasează aceste cerințe în baza de date menționată la articolul 13 din Regulile Uniforme ATMF.

Informațiile sunt primite de Secretarul General în termen de 3 luni de la ziua în care regulile uniforme revizuite intră în vigoare.

O astfel de cerință poate rămâne în vigoare numai până când aceasta sau o cerință similară este adusă în vigoare prin adoptarea de prescripții conform articolelor de mai sus. Statul Contractant poate oricând să retragă dispoziția temporară și notifica acest lucru Secretarului General.

§ 2 Atunci când o Anexă tehnică (UTP) a fost adoptată sau modificată, Statul Contractant se asigură că Secretarul General este informat cu justificare cu privire la aceste tehnici naționale cerințe menționate la § 1, pe care va trebui să le respecte în continuare să asigure compatibilitatea tehnică dintre vehicule și rețeaua în cauză; aceasta include regulile naționale aplicabile „punctelor deschise” din prescripțiile tehnice și se aplică cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în prescripția tehnică.

Informațiile trebuie să includă indicarea „punctului (punctelor) deschis (e) și / sau ”cazuri specifice ”din Anexa tehnică (UTP) la care se referă fiecare cerință tehnică națională.

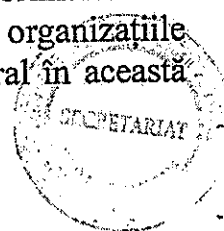
Cerințele tehnice naționale rămân valabile numai dacă este notificarea primită de Secretarul General în termen de 6 luni din ziua în care tehnic prescripția în cauză sau modificarea acesteia a intrat în vigoare.

§ 3 Informațiile includ textul integral al dispozițiilor tehnice naționale într-un an limba oficială a Statului Contractant, precum și titlul și un rezumat într-una din limbile oficiale OTIF.

## ARTICOLUL 13

### Tabel de echivalență

§ 1 Pentru a reduce la minimum evaluările și, prin urmare, costurile pentru cererea de a admite tehnică, cerințe tehnice naționale în conformitate cu articolul 12 se clasifică în conformitate cu lista parametrilor și a principiilor enunțate în documentul Anexa la prezentele reguli uniforme. Clasificarea se efectuează în conformitate cu responsabilitatea Comitetului Experților Tehnici. Statele contractante și organizațiile regionale cooperează cu Comitetul experților tehnici și secretarul general în această sarcină.



§ 2 Comitetul experților tehnici poate revizui anexa ținând cont de experiență cu acceptarea încrucișată a vehiculelor în statele contractante.

§ 3 Comitetul experților tehnici se asigură că este întocmit un document de referință face referire încrucișată la toate cerințele tehnice naționale notificate. Referința documentul indică, de asemenea, dispozițiile relevante din Anexa tehnică (UTP) și Specificației Tehnice ale Uniunii Europene pentru interoperabilitate (TSI) corespunzătoare (articolul 8 § 9). Documentul de referință se publică pe pagina web a Organizației și va fi actualizată.

§ 4 Ținând seama în mod corespunzător de avizul Statelor Contractante în cauză și de organizațiile regionale implicate, Comitetul Experților Tehnici poate decide declarații echivalență în condiții de siguranță feroviară:

- a) între cerințele tehnice naționale ale diferitelor state contractante;
- b) între dispozițiile din Anexa tehnică (UTP) și STI corespunzătoare; și
- c) între cerințele tehnice naționale ale unuia sau mai multor state contractante și prevederi din UTP și / sau dispoziții din STI.

Echivalența declarată este indicată într-un tabel de echivalență din referința documentului menționat în § 3 de mai sus.

## ANEXE

### **Parametri care trebuie verificați în conformitate cu admiterea tehnică a Vehiculelor conforme Anexelor tehnice și clasificarea cerințelor tehnice naționale**

#### **1. Lista parametrilor**

##### **1.1 Documentație generală**

*Documentație generală (inclusiv descrierea vehiculului nou, reînnoit sau modernizat și informațiile sale privind utilizarea, proiectarea, repararea, operarea și întreținerea, fișier tehnic etc.)*

##### **1.2 Structura și piesele mecanice**

*Integritatea mecanică și impactul dintre vehicule (inclusiv remiză și tampon angrenaj, pasarele), rezistența structurii vehiculului și a accesoriilor (de ex. scaune), încărcare capacitate, siguranță pasivă (inclusiv rezistența la accidente interioare și exterioare)*

##### **1.3 Urmărirea interacțiunii și calibrarea**

*Impactul mecanic cu infrastructura (inclusiv comportamentul static și dinamic, autorizații și montări, gabarit, echipament de rulare etc.)*

##### **1.4. Echipamente de frânare**

*Articole legate de frânare (inclusiv protecția cu glisant, controlul frânării și performanță de frânare în moduri de service, de urgență și de parcare).*

##### **1.5 Articole legate de pasageri**

*Facilități pentru pasageri și mediul pentru pasageri (inclusiv geamurile pentru pasageri și uși, cerințe pentru persoane cu mobilitate redusă etc.).*

##### **1.6 Condiții de mediu și efecte aerodinamice**

*Impactul mediului asupra vehiculului și impactul vehiculului asupra vehiculului*



mediu (inclusiv condiții aerodinamice și atât interfața dintre vehiculul și partea de cale ferată a sistemului feroviar și interfața cu autovehiculul Mediul extern).

1.7 Cerințe de avertizare, marcare, funcții și integritate software externe  
*Avertizări externe, marcaje, funcții și integritate a software-ului, de ex. legate de siguranță funcții cu impact asupra comportamentului trenului, inclusiv autobuzul trenului.*

1.8 Sisteme de alimentare și control la bord

*Sisteme de propulsie, alimentare și control la bord, plus interfața vehiculului cu infrastructura de alimentare și toate aspectele compatibilității electromagnetice.*

1.9 Facilități, interfețe și mediu

*Facilități la bord, interfețe, condiții de muncă și mediu pentru personal (inclusiv cabinele șoferilor, interfața șoferului-mașină).*

1.10 Siguranța și evacuarea incendiilor

1.11 Deservire

Facilități și interfețe la bord pentru service

1.12 Control, comandă și semnalizare la bord

*Toate echipamentele de la bord necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla circulația trenurilor autorizate să circule în rețea și efectele acestora asupra navei partea de cale ferată a sistemului feroviar*

1.13 Cerințe operaționale specifice

*Cerințe operaționale specifice pentru vehicule (inclusiv modul degradat, vehicul recuperare etc.).*

1.14 Articole legate de marfă

*Cerințe și mediu specifice transportului (inclusiv instalații special necesare pentru mărfuri periculoase).*

Explicațiile și exemplarele cu caractere italice de mai sus sunt cu titlu informativ și nu sunt definiții de parametrii.

## **2. Clasificarea cerințelor tehnice naționale**

Cerințele tehnice naționale referitoare la parametrii identificați în secțiunea 1 se atribuie unuia dintre următoarele trei grupuri. Reguli și restricții ale unui caracter strict local nu este implicat; verificarea acestora presupune verificări loc de comun acord între întreprinderile feroviare și infrastructură manageri.

### **Grupa A**

Acoperirea grupului A:

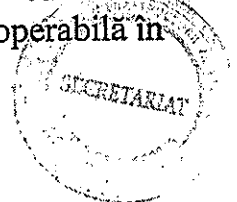
- standarde internaționale,
- normele naționale considerate echivalente, în termeni de siguranță feroviară, cu normele naționale ale altor state membre,
- normele naționale considerate echivalente, în termeni de siguranță feroviară, a prevederi din Anexa tehnică (UTP) și/sau dispoziții din TSI.

### **Grupa B**

Grupul B acoperă toate regulile care nu intră în domeniul de aplicare al grupului A sau al grupului C sau că încă nu a fost posibilă clasificarea într-unul din aceste grupuri.

### **Grupul C**

Grupul C acoperă reguli care sunt strict necesare și sunt asociate cu tehnicile caracteristici de infrastructură, pentru a asigura o utilizare sigură și interoperabilă în rețea în cauză (de exemplu, gabaritul de încărcare).



**REGULI UNIFORME**  
**privind Admiterea Tehnică a Materialului Feroviar**  
**Destinat a fi Utilizat în Trafic Internațional**  
**(ATMF - Apendice G la Convenție)**

**ARTICOLUL 1**  
**Domeniu de aplicare**

Prezentele Reguli uniforme stabilesc procedura după care vehiculele feroviare sunt admise în circulație, iar alte materiale feroviare sunt utilizate în trafic internațional.

**ARTICOLUL 2**  
**Definiții**

Specificației Tehnice ale Uniunii Europene pentru interoperabilitate (STI).

În sensul prezentelor Reguli Uniforme și a anexei lor (viitoare) (APTU) și Prescripțiilor Tehnice Uniforme (UTP) se aplică următoarele definiții:

a) „accident” înseamnă un eveniment nedorit sau brusc nedorit sau un lanț specific a unor astfel de evenimente care au consecințe dăunătoare; accidentele sunt împărțite în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente de trecere la nivel, accidente la persoane cauzate de material rulant în mișcare, incendii și altele;

ab) „acreditare” înseamnă o atestare de către un organism național de acreditare că organismul de evaluare a conformității îndeplinește cerințele stabilite de europeni standarde armonizate sau standarde internaționale aplicabile și, unde sunt aplicabile orice cerințe suplimentare, inclusiv cele prevăzute în relevante scheme sectoriale, pentru a desfășura o activitate specifică de evaluare a conformității.

ac) „organism de acreditare” înseamnă singurul organism dintr-un Stat Contractant care își desfășoară activitatea de acreditare cu autoritatea derivată din stat.

b) „admiterea unui tip de construcție” înseamnă dreptul acordat conform pe care autoritatea competentă autorizează un tip de construcție a unei căi ferate vehicul, ca bază pentru admiterea în funcțiune a vehiculelor care corespund la acel tip de construcție, așa cum se dovedește printr-un certificat de tip de proiectare;

c) „admitere la funcționare” înseamnă dreptul acordat conform căruia autoritatea competentă autorizează un vehicul feroviar să funcționeze în plan internațional în trafic, după cum reiese dintr-un certificat de funcționare;

ca) „Certificat de funcționare” înseamnă atestatul emis de către autoritatea competentă cu privire la admiterea în funcțiune, inclusiv condițiile de admitere;

cb) „Certificat de verificare” înseamnă atestatul emis de o entitate evaluatoare că verificarea a fost efectuată cu un rezultat pozitiv;

d) „Comitetul experților tehnici” înseamnă comitetul prevăzut la Articolul 13 § 1, f) din Convenție;

da) „entitate contractantă” înseamnă orice entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construcția sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Această entitate poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător sau concesionar responsabil pentru realizarea unui proiect;



e) „Stat Contractant” înseamnă un stat membru al organizației care nu a făcut o declarație cu privire la aceste reguli uniforme în conformitate cu Articolul 42 § 1 prima propoziție a Convenției;

f) „Certificat de tip de proiectare” înseamnă atestatul emis de către autoritatea competentă în vederea admiterii unui tip de construcție, inclusiv condițiile de admitere;

g) „element de construcție”, denumit și „element de interoperabilitate”, înseamnă component elementar, grup de componente, ansamblu complet sau subansamblu de echipamente încorporate sau destinate a fi încorporate într-un vehicul feroviar sau infrastructură; conceptul de „element de construcție” acoperă atât obiecte corporale, cât și obiecte intangibile, cum ar fi software;

h) [rezervat]

i) „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile prevăzute în UTP relevante, care trebuie îndeplinite de sistemul feroviar, de subsisteme și de componentele de interoperabilitate, inclusiv impactul;

j) „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât accident sau accident grav, asociate cu funcționarea trenurilor și care afectează siguranța de exploatare;

k) „administrator de infrastructură” înseamnă o întreprindere sau o autoritate care administrează infrastructura feroviară;

l) „trafic internațional” înseamnă circulația vehiculelor feroviare pe calea ferată de linii pe teritoriul a cel puțin două state contractante;

m) „anchetă” înseamnă un proces desfășurat în scopul accidentului și prevenirea incidentelor care include colectarea și analiza informațiilor, extragerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzelor (acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții sau o combinație a acestora, care a dus la accident sau incident) și, după caz, asigurarea siguranței recomandări;

n) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care, deținând un vehicul sau având dreptul de a-l folosi, exploatează vehiculul ca mijloc de transport și este înregistrat ca atare în registrul vehiculelor menționat la articolul 13;

o) „Fișier de întreținere” înseamnă documentele (documentele) care specifică inspecțiile și sarcini de întreținere care trebuie efectuate pe un vehicul, care este stabilit conform regulile și dispozițiile din UTP, inclusiv cazuri specifice și notificate cerințe tehnice naționale în vigoare, în cazul în care există, în conformitate cu articolul 12 din Reguli Uniforme APTU. Fișierul de întreținere include înregistrarea de întreținere Fișier definit în p);

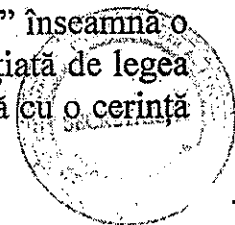
p) „Fișier de înregistrare de întreținere” înseamnă documentația referitoare la un admis vehiculul, care conține înregistrarea istoricului său de funcționare și inspecțiile și operațiuni de întreținere care au fost efectuate pe aceasta;

q) „rețea” înseamnă liniile, stațiile, terminalele și tot felul de echipamente fixe necesare pentru a asigura funcționarea sigură și continuă a sistemului feroviar;

r) „puncte deschise” înseamnă aspecte tehnice referitoare la cerințele esențiale care nu au fost acoperite într-un UTP și sunt indicate explicit ca atare în acest sens UTP;

s) [rezervat]

t) „întreprindere de transport feroviar” sau „întreprindere feroviară” înseamnă o persoană privată sau întreprindere publică care este autorizată sau licențiată de legea aplicabilă servicii de transport de mărfuri și / sau pasageri pe calea ferată cu o cerință



că întreprinderea trebuie să asigure tracțiunea; aceasta include întreprinderile care asigură tracțiunea;

u) „infrastructură feroviară” (sau doar „infrastructură”) înseamnă toate liniile feroviare și instalații fixe în măsura în care acestea sunt necesare pentru compatibilitatea cu și circulația în siguranță a vehiculelor feroviare admise conform acestor Uniforme reguli;

v) „material feroviar” înseamnă vehicule feroviare și infrastructuri feroviare;

w) „vehicul feroviar” înseamnă un vehicul adecvat să circule pe roțile sale proprii linii de cale ferată cu sau fără tracțiune;

wa) „recunoaștere” înseamnă:

1. recunoașterea de către un organism național competent, altul decât organismul de acreditare că o entitate îndeplinește cerințele aplicabile sau
2. acceptarea de către o autoritate competentă a certificatelor, procedurale documentația sau rezultatele testelor care sunt emise de o entitate de la alt Stat Contractant;

x) „organizație regională” înseamnă o organizație definită la articolul 38 din Convenție în competența exclusivă pe care o au Statele Contractante cedate lor;

y) „reînnoire” înseamnă orice lucrare de substituție majoră a unui subsistem sau a unei părți subsistem care nu modifică performanța generală a subsistemului;

z) „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere a trenului, care are ca rezultat moartea a cel puțin unei persoane sau rănirea gravă a cinci sau mai multe persoane sau daune extinse asupra materialului rulant, infrastructurii feroviare sau a mediu și orice alt accident similar cu un impact evident asupra căilor ferate reglementarea siguranței sau gestionarea siguranței; „Daune extinse” înseamnă daune care pot fi evaluate imediat de către organul de anchetă la costul la cel puțin 1,8 milioane în total;

aa) „caz specific” înseamnă orice parte a sistemului feroviar al Statelor Contractante care este indicată ca o dispoziție specială în UTP, fie temporară, fie definitiv, din cauza mediului geografic, topografic sau urban, constrângerile sau cele care afectează compatibilitatea sistemului existent. Acest lucru poate include în special liniile feroviare și rețelele izolate de restul rețelei, gabaritul de încărcare, ecartamentul pistei sau spațiul dintre piste ca vehicule destinate strict utilizării locale, regionale sau istorice și vehiculelor originare din sau destinată țărilor terțe;

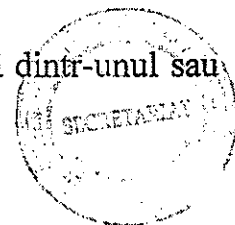
bb) „subsisteme” înseamnă rezultatul divizării sistemului feroviar, după cum se arată în UTP; aceste subsisteme, pentru care trebuie stabilite cerințe esențiale în jos, poate fi structural sau funcțional;

cc) „admitere tehnică” înseamnă procedura efectuată de către competent autoritatea de a autoriza un vehicul feroviar să funcționeze în trafic internațional sau autorizați un tip de construcție;

dd) [rezervat]

ee) „Fișier Tehnic” înseamnă documentația referitoare la vehiculul care conține toate caracteristicile sale tehnice, inclusiv un manual de utilizare și caracteristicile acestuia necesar pentru identificarea obiectului (obiectelor) în cauză, așa cum este descris în UTP relevant;

ee1) „Trenul” este o formațiune prevăzută cu tracțiune, formată dintr-unul sau mai multe vehicule feroviare și pregătite pentru exploatare;



„STI” înseamnă Specificația tehnică pentru interoperabilitate adoptată în 2005 în conformitate cu Directivele 96/48 / CE, 2001/16 / CE sau 2008/57 / CE, potrivit la care fiecare subsistem sau parte dintr-un subsistem este acoperit pentru a satisface cerințe esențiale și să asigure interoperabilitatea sistemului feroviar;

ff) „tip de construcție” înseamnă caracteristicile de bază ale proiectării căilor ferate vehiculul acoperit de un certificat de examinare de tip sau examen de proiectare certificat descris, respectiv, în modulele de evaluare SB și SH1 din UTP GEN-D;

gg) „modernizare” înseamnă orice lucrare majoră de modificare a unui subsistem sau a unei părți din subsistem care îmbunătățește performanța generală a subsistemului.

### ARTICOLUL 3

#### Admiterea în trafic internațional

§ 1 Pentru a circula în trafic internațional, fiecare vehicul feroviar, trebuie să fie admis în conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

§ 2 Admiterea tehnică are ca scop verificarea faptului că vehiculele feroviare corespund:

- a) prescripțiilor constructive, conținute în Anexele la Reguli Uniforme APTU,
- b) prescripțiilor constructive și de echipare, conținute în Anexa la RID,
- d) condițiilor specifice de admitere, cu aplicarea Articolului 7a.

§ 3 Paragrafele §§ 1 și 2, precum și Articolele următoare se aplică prin analogie la admiterea tehnică a altor materiale feroviare și a elementelor constructive, fie ale unor vehicule, fie ale altor materiale feroviare.

### ARTICOLUL 3a

#### Interacțiunea cu alte acorduri internaționale

§ 1 Vehiculele feroviare puse în funcțiune în conformitate cu aplicabilitate Uniunii Europene (UE) și legislația națională corespunzătoare sunt considerate ca fiind admise în funcțiune de toate Statele Contractante conform prezentelor Reguli Uniforme

a) în cazul echivalenței depline între prevederile STI aplicabile și UTP corespunzător și

b) a furnizat setul de STI aplicabile, împotriva căruia se afla vehiculul feroviar autorizat, acoperă toate aspectele subsistemelor relevante care fac parte din vehicul și

c) cu condiția ca aceste STI să nu conțină puncte deschise referitoare la tehnic compatibilitatea cu infrastructura și

d) cu condiția ca vehiculul să nu facă obiectul unei derogări și

e) cu condiția ca vehiculul să nu fie supus unor cazuri specifice care limitează condițiile de admitere sau autorizare pentru punerea în serviciu.



Dacă nu sunt îndeplinite condițiile de la a) la e), vehiculul este supus Articolului 6 § 4.

§ 2 Vehiculele feroviare care au fost admise în funcțiune conform acestor Uniforme Normele sunt considerate autorizate pentru punerea în funcțiune în statele membre din Uniunea Europeană și în statele care aplică legislația Uniunii Europene ca rezultatul acordurilor internaționale cu Uniunea Europeană în cazul

a) echivalența deplină între dispozițiile din UTP aplicabil și STI corespunzătoare și

b) a furnizat setul de UTP aplicabile împotriva căruia se afla vehiculul feroviar autorizate acoperă toate aspectele subsistemelor relevante care fac parte din vehicul și

c) cu condiția ca aceste UTP să nu conțină puncte deschise referitoare la tehnic compatibilitatea cu infrastructura și

d) cu condiția ca vehiculul să nu facă obiectul unei derogări și

e) cu condiția ca vehiculul să nu fie supus unor cazuri specifice care limitează condițiile de admitere sau autorizare pentru punerea în serviciu.

Dacă nu sunt îndeplinite condițiile de la a) la e), vehiculul este supus autorizație în conformitate cu legislația aplicabilă în statele membre europene Uniune și în statele care aplică legislația Uniunii Europene ca urmare a acorduri internaționale cu Uniunea Europeană.

§ 3 Autorizația pentru punerea în funcțiune, operarea și întreținerea vehiculele feroviare destinate a fi utilizate numai în statele membre ale Uniunii Europene sunt reglementate de Uniunea Europeană și de legislația națională aplicabilă. Acest prevederea este, de asemenea, aplicabilă statelor contractante care aplică relevante europene Legislația Uniunii ca urmare a acordurilor internaționale cu Uniunea Europeană. Pentru întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, atunci când operează în cadrul Legislația UE, UE are prioritate asupra dispozițiilor din aceste norme uniforme.

§ 4 §§ 1-2 se aplică mutatis mutandis la admiterea/autorizarea tipurilor de vehicule.

§ 5 O entitate responsabilă cu întreținerea (ECM) pentru un vagon de marfă, certificat conform la articolul 15 § 2, se consideră că sunt certificate în conformitate cu dispozițiile europene aplicabile Uniunea și legislația națională corespunzătoare și invers în cazul completului echivalența dintre sistemul de certificare adoptat în temeiul articolului 14a alineatul (5) din UE Directiva privind siguranța feroviară 2004/49 / CE și normele adoptate de Comitetul Experți tehnici în conformitate cu articolul 15 § 2. Aceste norme adoptate sunt stabilite în Anexa A la prezentele reguli uniforme.



## ARTICOLUL 4

### Procedura

§ 1 Se admite admiterea tehnică a unui vehicul

- a) fie într-o singură etapă prin acordarea admitterii la operațiune la un anumit dat vehicul individual,
- b) sau în două etape succesive, prin acordare
  - admiterea unui tip de construcție la un anumit tip de construcție;
  - ulterior o admitere în exploatare la vehicule individuale corespunzătoare acestui tip de construcție printr-o procedură care verifică faptul că acestea sunt de acest tip. Dacă vehiculul este admis într-o singură etapă, tipul de construcție este admis în același timp.

§ 2 Un vehicul sau un element de construcție sunt evaluate pentru respectarea prevederilor UTP și cerințele tehnice naționale aplicabile. Procedurile de evaluare și conținutul certificatelor UTP sunt stabilite în relevanță UTP.

Comitetul experților tehnici este competent să modifice sau să revoce procedurile de evaluare și conținutul certificatelor UTP.

Evaluările conformității unui vehicul cu prevederile UTP pe care se bazează admiterea poate fi împărțită în anumite părți sau verificată la anumite etape de către entitatea evaluatoare evidențiată fiecare printr-o declarație intermediară din verificare.

§ 3 Procedurile de admitere tehnică a infrastructurii feroviare sunt supuse prevederilor în vigoare în Statul Contractant în cauză.

## ARTICOLUL 5

### Autoritatea competentă

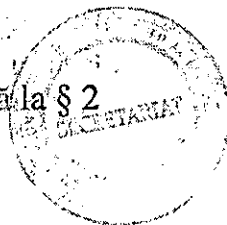
§ 1 Admiterea tehnică este sarcina autorității naționale sau internaționale competent în materie, în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare din fiecare stat contractant, în continuare autoritatea competentă.

§ 2 Autoritățile competente pot sau, în conformitate cu dispozițiile în vigoare în statul lor, transferă entităților de evaluare competența de a efectua evaluări în ansamblu sau parțial, inclusiv emiterea certificatelor de verificare corespunzătoare.

Transferul de competență către

- a) o întreprindere de transport feroviar,
- b) un administrator de infrastructură;
- c) un deținător,
- d) o entitate însărcinată cu întreținerea (ECM) în conformitate cu articolul 15,
- e) un proiectant sau producător de material feroviar care participă direct sau indirect în fabricarea materialului feroviar, inclusiv filialele entităților menționate anterior sunt interzise.

§ 3 Pentru a fi recunoscut sau acreditat ca entitate de evaluare menționată la § 2



trebuie îndeplinite următoarele condiții:

- a) Entitatea de evaluare trebuie să fie independentă în organizarea, structura juridică a acesteia și luarea deciziilor de la orice întreprindere feroviară, administrator de infrastructură, solicitant și entitate de achiziții;
- b) În special, entitatea de evaluare și personalul responsabil pentru evaluări trebuie să fie independent funcțional de organismele responsabile cu investigațiile din în caz de accidente;
- c) Entitatea de evaluare trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în UTP relevant.

§ 4 Cerințele de la § 3 se aplică mutatis mutandis autorității competente cu privire la sarcinile menționate la § 2 care nu au fost transferate la o evaluare entitate.

§ 5 Un stat contractant asigură, prin notificare sau, după caz, prin mijloace prevăzută în dreptul Uniunii Europene sau în dreptul statelor care se aplică. Legislația Uniunii Europene ca urmare a acordurilor internaționale cu europenii Uniunea, că secretarul general este informat despre autoritatea competentă, entitățile de evaluare și, dacă este cazul, organismul de acreditare sau naționalul competent organism menționat la articolul 2 wa (1), indicând aria de responsabilitate a fiecărui organism. Secretarul general publică o listă cu autoritățile competente, entitățile de evaluare și organele de acreditare sau organismele naționale competente, numerele lor de identificare, dacă aplicabile și domenii de responsabilitate și vor menține lista actualizată.

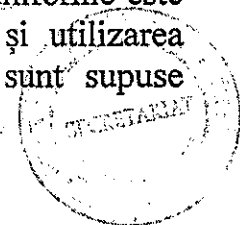
§ 6 Un stat contractant asigură supravegherea consecventă a entităților de evaluare indicat la § 2 și retrage competența de la o entitate evaluatoare care nu mai îndeplinește criteriile menționate la § 3, caz în care se va face imediat informează secretarul general despre aceasta.

§ 7 În cazul în care un Stat Contractant consideră că o entitate de evaluare sau o autoritate competentă din alt stat contractant, nu îndeplinește criteriile de la § 3, problema trebuie să fie transferat Comitetului de experți tehnici care, în termen de patru luni, trebuie informează statul contractant în cauză cu privire la orice modificări care sunt necesare pentru entitatea sau autoritatea de evaluare pentru a păstra statutul care i-a fost conferit. În legătură cu aceasta, Comitetul Experților Tehnici poate decide să instruiască Statul Contractant să suspendă sau să retragă certificatele tehnice realizate pe baza lucrărilor efectuate de către entitatea de evaluare sau de către autoritatea în cauză.

## ARTICOLUL 6

### Valabilitatea certificatelor tehnice

§ 1 Certificate tehnice, astfel cum sunt specificate la articolul 11, eliberate de autoritatea competentă din un stat contractant în conformitate cu prezentele reguli uniforme este valabil în toate alte state contractante. Cu toate acestea, circulația și utilizarea vehiculelor acoperite aceste certificate pe teritoriile celorlalte state sunt supuse condițiile specificate în prezentul articol.



§ 2 O admitere la funcționare permite întreprinderilor de transport feroviar să opereze un vehicul numai pe infrastructuri compatibile cu vehiculul conform specificațiilor sale și alte condiții de admitere; este responsabilitatea transportului feroviar angajându-se să se asigure acest lucru.

§ 3 Fără a aduce atingere articolului 3a, admiterea la operațiune emisă pentru un vehicul care este în conformitate cu toate UTP aplicabile vor fi valabile pe teritoriile celorlalte Statele contractante prevedeau că

- a) toate cerințele esențiale sunt acoperite în aceste UTP și
- b) vehiculul nu este supus
  - un caz specific care afectează compatibilitatea tehnică cu rețeaua Statului Contractant în cauză sau
  - puncte deschise care sunt legate de compatibilitatea tehnică cu infrastructură sau
  - o derogare.

Condițiile pentru libera circulație pot fi, de asemenea, specificate în UTP relevant.

§ 4 a) În cazul în care într-un stat contractant a fost emisă o admitere la operațiune pentru vehicul care este

- sub rezerva unui caz specific care afectează compatibilitatea tehnică cu rețeaua statului contractant în cauză, un punct deschis care este legat de compatibilitatea tehnică cu infrastructura sau derogarea sau
- nu este în conformitate cu UTP pe materialul rulant și toate celelalte relevante prevederi sau

b) în cazul în care nu toate cerințele esențiale sunt acoperite în UTP, Autoritățile competente din celelalte state pot solicita solicitantului suplimentar informații tehnice, cum ar fi analiza riscurilor și/sau testarea vehiculului înainte de acordarea unui admitere complementară la operație.

Pentru partea vehiculului care respectă un UTP sau o parte din acesta, competența autoritățile trebuie să accepte verificările efectuate de alte competente autorități sau entități de evaluare în conformitate cu UTP. Pentru cealaltă parte a vehiculului, autoritățile competente iau în considerare integral tabelul de echivalență menționat la articolul 13 din Regulile uniforme APTU.

Îndeplinirea

- dispoziții și dispoziții identice declarate echivalente;
- dispoziții care nu au legătură cu un caz specific care afectează tehnicile compatibilitatea cu rețeaua statului contractant în cauză și
- dispoziții care nu au legătură cu compatibilitatea tehnică cu infrastructura; nu vor mai fi evaluate din nou.

§ 5 §§ 2 - 4 se aplică *mutatis mutandis* pentru admiterea unui tip de construcție.



## ARTICOLUL 6a

### Recunoașterea documentației procedurale

§ 1 Evaluări, declarații și alte documentații realizate în conformitate cu aceste Norme uniforme sunt recunoscute la valoarea nominală de către autorități și competente organismele, întreprinderile de transport feroviar, păzitorii și administratorii de infrastructură din toate statele contractante.

§ 2 Dacă o cerință sau o dispoziție a fost declarată echivalentă în conformitate cu Articolul 13 din regulile uniforme APTU evaluări și teste legate de acestea deja efectuate și documentate nu trebuie repetate.

## ARTICOLUL 6b

### Recunoașterea testelor tehnice și operaționale

Comitetul Experților Tehnici poate adopta reguli pentru includerea într-o anexă la aceste Reguli Uniforme și cerințe pentru includerea în unul sau mai multe UTP-uri (*Prescripții Tehnice Uniforme*) cu privire la dispoziții pentru recunoașterea reciprocă a inspecțiilor tehnice, a fișierelor de întreținere pentru admiterea vehiculelor și testelor operaționale, cum ar fi testele de frânare a trenului.

## ARTICOLUL 7

### Prescripții aplicabile vehiculelor

§ 1 Pentru a fi admis în circulație în trafic internațional, un vehicul feroviar trebuie a se conforma cu

- a) UTP-urile (*Prescripțiile Tehnice Uniforme*) aplicabile și
- b) dacă este cazul, dispozițiile cuprinse în RID și
- c) toate celelalte specificații pentru a îndeplini cerințele esențiale aplicabile.

§ 1a Vehiculele trebuie să respecte UTP-urile aplicabile în momentul admiterii, modernizării sau reînnoire, în conformitate cu prezentele reguli uniforme; această conformitate trebuie să fie întreținută permanent în timp de fiecare vehicul care este în uz.

§ 2 În absența UTP aplicabile subsistemului, admiterea tehnică trebuie să fie pe baza cerințelor tehnice naționale aplicabile în vigoare conform Articolul 12 din Regulile Uniforme APTU în Statul Contractant în care un an se face cererea de admitere tehnică.

§ 3 Dacă nu toate UTP-urile legate de vehicul sunt în vigoare sau în cazuri specifice, sau sunt deschise puncte, admiterea tehnică se bazează pe

- a) prevederile cuprinse în UTP,
- b) dacă este cazul, dispozițiile cuprinse în RID și
- c) cerințele tehnice naționale aplicabile în vigoare în conformitate cu articolul 12 din Regulile Uniforme APTU.



## ARTICOLUL 7a

### Derogări

Comitetul Experților Tehnici este competent să adopte linii directoare sau prevederi obligatorii pentru derogări de la UTP-uri structurale și funcționale.

Liniile directoare și dispozițiile sunt prevăzute în anexa B la prezentele Reguli Uniforme.

## ARTICOLUL 8

### Prescripții aplicabile infrastructurii feroviare

§ 1 Infrastructura feroviară trebuie să respecte

- a) prevederile cuprinse în UTP și
- b) dacă este cazul, dispozițiile cuprinse în RID
- c) toate celelalte specificații pentru a îndeplini cerințele esențiale aplicabile.

§ 2 Admiterea infrastructurii și supravegherea întreținerii acesteia rămân supuse prevederi în vigoare în Statul Contractant în care se află infrastructura.

§ 3 Articolele 7 și 7a se aplică *mutatis mutandis* infrastructurii.

## ARTICOLUL 9

### Prescripții de exploatare

§ 1 Operatorii de transport feroviar care exploatează un vehicul feroviar admis sa circule în trafic internațional sunt obligați sa respecte prescripțiile referitoare la exploatarea unui vehicul în trafic internațional, precizate în Anexele la Regulile Uniforme APTU.

§ 2 Operatorii și administrațiile care gestionează în statele părți o infrastructura incluzând sistemele de siguranță a circulației și de dirijare a circulației, destinate și apte să fie exploatare în trafic internațional, sunt obligate să respecte prescripțiile tehnice cuprinse în Anexele la Regulile uniforme APTU și să le îndeplinească în permanență, la construcția sau gestiunea acestei infrastructuri.

## ARTICOLUL 10

### Aplicarea și acordarea certificatelor și declarațiilor tehnice și a condițiilor aferente

§ 1 Acordarea unui certificat tehnic se referă la tipul de construcție al unui vehicul feroviar sau către vehiculul feroviar în sine.



§ 2 [rezervat]

§ 3 Cererea de certificare tehnică poate fi înaintată autorității competente din orice Stat Contractant.

§ 3a Cererea de evaluare și de eliberare a UTP corespunzătoare, certificate și declarații pot fi făcute oricărei entități de evaluare la care autoritatea competentă a transferat integral sau parțial competența de a efectua evaluări în conformitate cu articolul 5 § 2.

§ 4 Dacă articolul 6 § 4 se aplică vehiculului, solicitantul trebuie să indice Statele Contractante (dacă este cazul liniile) pentru care sunt necesare certificatele tehnice care permit libera circulație; în acest caz, autoritățile competente și entitățile de evaluare implicate ar trebui să coopereze pentru a simplifica procesul pentru solicitant.

§ 5 Toate costurile care decurg din procesul de admitere sunt suportate de către solicitant, cu excepția cazului în care în conformitate cu legile și prescripțiile în vigoare a statului unde se acordă admiterea în funcțiune. Acordarea de admitere la funcționare de către autoritatea competentă pentru profit nu este permisă.

§ 5a Toate deciziile, evaluările, testele etc. vor fi efectuate în mod nediscriminatoriu.

§ 6 Solicitantul elaborează și anexează la cererea sa un fișier tehnic care conține informațiile solicitate în UTP-urile relevante. Entitatea de evaluare compilează fișierul tehnic.

§ 7 Fiecare evaluare efectuată va fi documentată de către entitatea evaluatoare în Raportul de Evaluare care va justifica evaluările efectuate prin prezentul document, precizând la care dispoziții obiectul a fost evaluat și dacă obiectul a trecut sau a eșuat această evaluare.

§ 8 Solicitantul unui certificat de funcționare prin procedura de admitere tehnică în conformitate cu articolul 4 § 1 litera (b), trebuie să atașeze la cererea sa Certificatul de proiectare tipizat, stabilit în conformitate cu articolul 11 § 2 și demonstrat într-o manieră corespunzătoare că vehiculele pentru care solicită certificatul corespunde celui tip de construcție. Pentru vehiculele noi, un mod adecvat de demonstrație constă dintr-un UTP certificat de verificare emis de o entitate de evaluare în conformitate cu UTP relevant.

§ 9 În principiu, un certificat tehnic se acordă pentru o perioadă nelimitată; poate fi de aplicare generală sau limitată.

§ 10 Dacă există dispoziții relevante din prescripțiile conform articolului 7 pe baza cărora un tip de construcție a fost admis au fost schimbate și, dacă nu este relevant se pot aplica dispoziții tranzitorii, Statul Contractant în care Certificatul de tip de proiect corespunzător a fost emis și după consultarea certificatului cu alte state în care certificatul este valabil în conformitate cu articolul 6, decide dacă Certificatul poate

rămâne valabil sau trebuie reînnoit pentru admiterea unui nou vehicul conform acestui tip. Criteriile care trebuie verificate în cazul unei admiteri de tip reînnoit poate viza doar dispozițiile modificate. Reînnoirea tipului de admitere nu afectează admiterea la operațiunea deja acordată vehiculelor pe baza tipurilor admise anterior.

§ 11 În caz de reînnoire sau modernizare, entitatea contractantă sau producătorul trebuie trimite Statului Contractant în cauză un dosar care descrie proiectul. Statul Contractant examinează acest dosar și, ținând cont de strategia de implementare indicată în UTP aplicabil, decide asupra noii admiteri în funcțiune în conformitate cu Regulile Uniforme.

O astfel de nouă admitere în funcțiune este necesară ori de câte ori siguranța generală poate fi afectată negativ ca rezultat al exploatării. Dacă este necesară o nouă admitere, Statul Contractant decide în ce măsură prevederile din UTP aferente trebuie aplicate proiectului.

Statul Contractant își ia decizia în cel mult patru luni după depunerea dosarului complet de către solicitant.

Când este necesară o nouă admitere și dacă UTP nu este complet aplicat vehiculului, va face obiectul unei noi admiteri la care se aplică condițiile articolului 6 §4 și Statele Contractante vor notifica Secretarului General

- a) motivul pentru care un UTP nu este complet aplicat,
- b) caracteristicile tehnice aplicabile în locul UTP și
- c) organismele responsabile de evaluarea caracteristicilor tehnice menționat la litera b).

Secretarul General publică informațiile notificate pe pagina *web* a Organizației.

§ 12 § 11 se aplică *mutatis mutandis* unui certificat de tip de proiectare și oricărei declarații privind construcția sau elementele construcției în cauză.

## ARTICOLUL 10a

### Reguli pentru retrageri sau suspendări ale certificatelor tehnice

§ 1 Dacă o autoritate competentă a unui Stat Contractant, alta decât cea care a acordat prima admitere în funcțiune, descoperă necorespunderea, ea trebuie să informeze cu toate detaliile prima autoritate care a acordat admiterea în funcțiune; dacă necorespunderea se referă la Certificatul de proiectare tip, autoritatea care l-a eliberat este de asemenea, informată.

§ 2 Un certificat de funcționare poate fi retras

- a) când vehiculul feroviar nu mai satisface  
- prescripțiile cuprinse în UTP și în dispozițiile naționale aplicabile din vigoare conform articolului 12 din Regulile uniforme APTU sau



- condițiile speciale de admitere a acestuia în temeiul articolului 7a sau
- prescripțiile de construcție și echipamente cuprinse în RID sau
- b) dacă deținătorul nu respectă cerințele autorității competente pentru remedierea defectelor în termenul prescris sau
- c) când prevederile și condițiile rezultate dintr-o admitere limitată la Articolul 10 § 10 nu sunt îndeplinite sau respectate.

§ 3 Numai autoritatea care a acordat Certificatul de proiectare de tip sau certificatul de funcționare îl poate retrage.

§ 4 Certificatul de funcționare este suspendat

a) când verificările tehnice, inspecțiile, întreținerea și deservirea vehicul feroviar prescris în fișierul său de întreținere, în UTP, în condiții speciale a unei admiteri în conformitate cu articolul 7a sau în construcții și echipamente prescripțiile conținute în RID nu sunt efectuate (sau dacă termenele nu sunt observate);

b) în cazul în care în cazul unor avarii grave aduse unui vehicul feroviar, ordinul autorității competente de a prezenta vehiculul nu este respectată;

c) în cazul nerespectării acestor reguli și prescripții uniforme conținute în UTP;

e) dacă este aplicabil dispozițiile naționale în vigoare în conformitate cu articolul 12 din APTU Reguli uniforme sau dispoziții echivalente declarate în conformitate cu articolul 13 din Regulele Uniforme APTU nu sunt respectate. Valabilitatea Certificatului urmează a fi suspendată pentru Statul/Stările Contractant/Contractante în cauză.

§ 5 Certificatul de funcționare devine nul atunci când este vehiculul feroviar retras din serviciu. Această retragere din serviciu este notificată în conformitate cu articolul 13 § 4.

§ 6 §§ 1 - 4 se aplică *mutatis mutandis* unui certificat de tip de proiectare.

## ARTICOLUL 10b

### Reguli pentru evaluări și proceduri

§ 1 Comitetul Experților Tehnici este competent să adopte dispoziții obligatorii pentru evaluările și normele procedurale pentru admiterea tehnică. Dispozițiile pentru evaluări sunt prezentate în UTP-ul relevant.

§ 2 Suplimentar, dar nu în contradicție cu dispozițiile stabilite de Comitetul Experților Tehnici în conformitate cu § 1, Statele Contractante sau organizațiile regionale pot adopta (sau menține) dispoziții pentru proceduri obligatorii detaliate nediscriminatorii pentru evaluările și cerințele privind declarațiile. Aceste dispoziții trebuie să fie notificate Secretarului General, care va informa Comitetul Experților Tehnici și vor fi publicate de Organizație.



## Articolul 11 CertIFICATE tehnice

§ 1 Admiterea unui tip de construcție și admiterea în funcțiune trebuie să fie evidențiate prin documente separate numite: „Certificat de tip de proiectare” și „Certificat de funcționare”.

§ 2 Certificatul de tip de proiectare trebuie:

- a) să conțină specificații ale proiectantului și producătorului prevăzute pentru tipul de construcție al acestuia vehiculul feroviar;
- b) să aibă fișierul tehnic atașat;
- c) dacă este cazul, specificații cu limitările și condițiile speciale de funcționare pentru tipul de construcție a unui vehicul feroviar și pentru vehiculele feroviare care corespund acestui tip de construcție;
- d) să aibă atașat Raportul (Raporturile) de Evaluare;
- e) dacă este cazul, specificații cu toate declarațiile aferente (de conformitate și verificare) emise;
- f) specifică autoritatea competentă emitentă, data emiterii și conțină semnătura autorității;
- g) dacă este cazul, specificații cu privire la perioada de valabilitate a acesteia;
- h) atașat pentru vehiculele care fac obiectul articolului 6 § 4, copii suplimentare admiterii naționale, dacă există.

§ 3 Certificatul de funcționare include

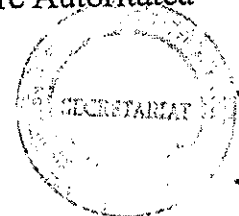
- a) toate informațiile indicate la § 2 și
- b) codul (codurile) de identificare ale vehiculului (vehiculelor) care face obiectul certificatului;
- c) informații despre deținătorul vehiculului (vehiculelor) feroviar (e) reglementate de certificat în ziua emiterii sale;
- d) dacă este cazul, perioada de valabilitate a acestuia.

§ 4 Certificatul de exploatare poate acoperi un grup de vehicule individuale ale aceluiași tip, caz în care trebuie specificate informațiile cerute în conformitate cu § 3 identificabil pentru fiecare dintre vehiculele grupului și fișierul tehnic conține o listă cu documentația identificabilă privind testele efectuate pe fiecare vehicul.

§ 5 Fișierul tehnic conține informațiile în conformitate cu dispozițiile din document UTP.

§ 6 Certificatele sunt tipărite într-una din limbile de lucru conform articolului 1 § 6 din Convenție.

§ 7 Certificatele menționate la §§ 2 și 3 se eliberează solicitantului de către Autoritatea Competentă.



§ 8 Certificatul de Funcționare este legat de obiect. Odată ce vehiculul este în funcțiune titularul certificatului de funcționare (inclusiv fișierul tehnic), dacă nu deținătorul curent, îl înmânează fără întârziere agentului curent împreună cu fișierul de întreținere și pune la dispoziție toate instrucțiunile de întreținere și funcționare care sunt încă în posesia sa.

§ 9 § 8 se aplică *mutatis mutandis* vehiculelor și materialelor feroviare admise conform Articolul 19, conform căruia documentația în cauză este documentația de aprobare și orice altă documentație care conține informații similare cu cele incluse în cerințele pentru fișierul tehnic și fișierul de întreținere, fie integral, fie parțial.

## **Articolul 12** **Formate uniforme**

§ 1 Organizația prescrie formate uniforme ale certificatelor indicate în Articolul 11 și al Raportului de evaluare în conformitate cu articolul 10 § 7.

§ 2 Formatele sunt pregătite și adoptate de Comitetul Experților Tehnici și se publică pe pagina *web* a Organizației.

§ 3 Comitetul Experților Tehnici poate decide să permită certificatele făcute conform unui alt format specificat decât cel prevăzut în prezentele Reguli Uniforme, dar care conțin informațiile necesare în conformitate cu articolul 11, pentru a fi recunoscute ca fiind înlocuitori echivalenți.

## **Articolul 13** **Registrele**

§ 1 Se stabilește un registru național de vehicule (NVR) conform specificațiilor adoptat de CTE sub forma unei baze electronice de date care conține informații privind vehiculele feroviare pentru care are un certificat de exploatare a fost emis. Registrul include, de asemenea, vehiculele feroviare admise conform Articolul 19; poate conține vehicule feroviare admise numai pentru trafic național.

§ 1a Organizația stabilește și ține la curent sau face accesibil un registru cu certificate de entități responsabile de întreținere (ECM) și certificare ECM organisme.

§ 1b Organizația stabilește și ține la curent sau face accesibil un registru cu coduri de marcare pentru deținătorul vehiculului.

§ 2 [rezervat]

§ 3 Comitetul Experților Tehnici poate decide să includă alte date în care să fie utilizate operațiuni feroviare într-o bază de date, cum ar fi tipuri de proiectare, informații privind declarații, inspecții și întreținerea vehiculelor admise (inclusiv cele pentru inspecția următoare), informații necesare pentru a stabili dacă există compatibilitate tehnică între

vehicul și rețea, informații despre accidente și incidente și registre privind codificarea vehiculelor, locațiilor, întreprinderilor de transport feroviar, păzitorilor, manageri de infrastructură, ateliere, producători etc.

§ 4 Comitetul experților tehnici este competent să decidă asupra modificărilor aduse sau fuziunea sau retragerea registrelor și a bazelor de date menționate în prezentul articol. Comitetul experților tehnici stabilește funcțional și tehnic arhitectura registrelor specificate în acest articol și pot specifica, de asemenea, datele să fie conținute, când și cum vor fi furnizate datele, care vor fi drepturile de acces și alte dispoziții administrative și organizatorice, inclusiv ce bază de date structura trebuie aplicată. În toate cazurile, schimbarea titularului, modificarea ECM, retrageri din serviciu, imobilizări oficiale, suspendări și retrageri din certificate, declarații sau alte dovezi și modificări ale unui vehicul care derogarea de la tipul de construcție admis va fi notificată prin înregistrare titular al entității care ține registrul fără întârziere.

§ 5 La aplicarea prezentului articol, Comitetul Experților Tehnici are în vedere registrele înființate de statele contractante și organizațiile regionale astfel încât pentru a reduce povara excesivă pentru părțile implicate, cum ar fi organizațiile regionale, Statele Contractante, autoritățile competente și industria. Pentru a minimiza, de asemenea costurile pentru organizarea și obținerea unor sisteme de registre coerente, toate părțile implicate coordonează cu Organizația planurile lor și elaborarea registrelor care intră în sfera de aplicare a acestor Reguli Uniforme.

§ 6 Datele înregistrate în baza de date în conformitate cu § 1 sunt considerate ca prime dovezi ale admiterii tehnice a unui vehicul feroviar.

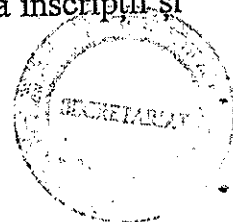
§ 7 Comitetul Experților Tehnici poate decide ca costurile înființării și administrării baze de date să fie acoperită, integral sau parțial, de utilizatori.

#### **Articolul 14** **Inscripții și semne**

§ 1 Vehiculele feroviare admise în exploatare trebuie să poarte inscripții și semne prevăzute la UTP, inclusiv un număr unic de vehicul. Autoritatea competentă care acordă prima admitere la operație este responsabilă pentru asigurarea atribuirii codului de identificare alfanumeric fiecăruia vehicul. Acest cod, care va include codul de țară al primului stat de admitere, trebuie să fie marcat pe fiecare vehicul și să fie înscris în NVR-ul acestui stat.

§ 2 Comitetul Experților Tehnici poate stabili un semn care stabilește că vehiculului care a fost admis să funcționeze în trafic internațional este conform Regulilor Uniforme.

§ 3 Comitetul Experților Tehnici poate stabili perioadele de tranziție în cursul cărora vehiculele feroviare admise în circulație în trafic internațional pot suporta inscripții și semne derogatoare de la cele prevăzute la §§ 1 și 2.



## Articolul 15

### Întreținerea vehiculelor

§ 1 Vehiculele feroviare trebuie să fie într-o stare bună de întreținere, în așa fel încât acestea să respecte dispozițiile definite la articolul 7. Condiția vehiculelor trebuie nu compromise în niciun fel siguranța operațională și nu trebuie să dăuneze infrastructurii, mediu și sănătate publică prin circulația lor sau utilizarea lor în traficul internațional. În acest scop, vehiculele feroviare trebuie să fie puse la dispoziție și să fie supuse serviciului, inspecții și întreținere așa cum este prescris în fișierul de întreținere. Acesta va fi responsabilitatea titularului de a desemna un ECM în acest scop.

§ 2 Fiecare vehicul feroviar, înainte de a fi admis în funcțiune sau utilizat în rețea, trebuie au alocat un ECM și această entitate este înregistrată în banca de date menționat la articolul 13. ECM se asigură că vehiculele pentru care se află taxele de întreținere sunt într-o stare sigură de funcționare cu ajutorul unui sistem de întreținere. ECM poate folosi contractori, inclusiv întreținerea ateliere de lucru.

Comitetul Experților Tehnici este competent să adopte și să modifice regulile pentru certificarea și auditul ECM și atelierele de întreținere. Regulile sunt stabilite din anexa A la prezentele reguli uniforme.

ECM pentru un vagon de marfă este certificat de un organism de certificare ECM acreditat sau recunoscut într-unul dintre statele contractante în conformitate cu anexa A la aceste reguli uniforme.

§ 3 Posesorul pune la dispoziția ECM, în măsura în care este necesar pentru întreținere, elemente referitoare la instrucțiunile referitoare la reparații, constante sau de rutină monitorizare, reglare și întreținere.

ECM trebuie să asigure, direct sau prin intermediul deținătorului, aceste informații fiabile despre întreținere și restricții care afectează operațiunile, necesare și suficiente pentru asistența operațiunilor sigure sunt disponibile pentru întreprinderea feroviară care operează.

Întreprinderea feroviară care operează trebuie în timp util, direct sau prin intermediul deținătorului, furnizați ECM informații despre funcționarea vehiculelor (inclusiv kilometrajul, tipul și amplexarea activităților, incidentelor / accidentelor) pentru care ECM este responsabilă.

§ 4 ECM al unui vehicul admis păstrează și actualizează dosarul de întreținere și Fișier de înregistrare de întreținere pentru vehiculul respectiv. ECM informează deținătorul despre actualizări la fișierul de înregistrare întreținere. Fișierele sunt disponibile pentru inspecție de către autoritatea națională competentă.



## Articolul 15a

### Componenta și funcționarea trenului

§ 1 Întreprinderea de transport feroviar controlează riscurile asociate activităților sale și în special a celor legate de exploatarea trenurilor. În acest scop, se va asigura ca aceste trenuri să respecte cerințele esențiale și, în special:

- a) asigure compoziția și pregătirea corectă și sigură a trenului, inclusiv verificările pre-partajare;
- b) să țină seama de informațiile necesare pentru funcționarea în siguranță a fiecărui vehicul; inclusiv posibile restricții de funcționare,
- c) să utilizeze vehicule numai în limita și condițiile lor de utilizare;
- d) să fie obligat să respecte prescripțiile referitoare la operațiunea din traficul internațional, cum ar fi cele specificate în UTP-urile relevante,
- e) să se asigure că fiecare vehicul transportat are un ECM atribuit acestuia și când este necesar ca ECM are un certificat valid.

§ 2 Normele prevăzute la § 1 se aplică *mutatis mutandis* și altor întreprinderi de transport care operează trenuri pe cale ferată sub propria lor responsabilitate.

§ 3 Deținătorul va pune la dispoziția oricărei linii, în măsura în care este necesar pentru exploatare întreprinderea de transport care operează vehiculul, elementele referitoare la condiții și limitele de utilizare și în ceea ce privește deservirea și monitorizarea constantă sau de rutină.

§ 4 Administratorul infrastructurii pune la dispoziția sa, în măsura în care este necesar pentru funcționare, orice întreprindere de transport feroviar care operează pe rețeaua sa, elementele referitoare la caracteristicile infrastructurii.

## Articolul 16

### Accidente, incidente și avarii grave

§ 1 În caz de accident, incident sau deteriorare gravă a vehiculelor feroviare, toate părțile implicate (managerii de infrastructură, păstrătorii, ECM, calea ferată întreprinderi în cauză și alte persoane posibile)

- a) să ia, fără întârziere, toate măsurile necesare pentru a asigura siguranța căilor ferate, traficul, respectul pentru mediu și sănătatea publică și
- b) să stabilească cauzele accidentului, incidentul sau pagubele grave.

§ 1a Măsurile conform § 1 trebuie coordonate. O astfel de coordonare este obligația administratorului infrastructurii, cu excepția cazului în care se prevede altfel prin dispozițiile în vigoare în statul în cauză. În plus față de obligația de anchetă depusă la părțile implicate, Statul Contractant poate solicita să fie efectuată o anchetă independentă.



§ 2 Un vehicul este considerat grav avariat atunci când nu poate fi reparat de o intervenție simplă, care să îi permită să fie unită într-un tren și să circule pe roți proprii fără pericol pentru operațiuni. Dacă reparația poate fi efectuată în mai puțin de 72 de ore sau costul este mai mic de 0,18 milioane DST în total, daunele nu vor fi considerate ca severe.

§ 3 Accidentele, incidentele și pagubele grave sunt notificate fără întârziere autorității sau organului care a admis circulația vehiculului. Autoritatea sau organul respectiv poate solicita prezentarea vehiculului deteriorat, eventual deja reparat, pentru examinarea validității admiterii la operațiune care a fost acordată. Dacă evident, trebuie să fie procedura privind acordarea admiterii la operațiune repetată.

§ 4 Statele Contractante țin evidențe, publică rapoarte de anchetă inclusiv constatările și recomandările lor, informează autoritățile în cauză și Organizația despre cauzele accidentelor, incidentelor și daunelor grave la nivel trafic internațional care s-a produs pe teritoriul lor. Comitetul Experților Tehnici poate examina cauzele accidentelor și incidentelor grave sau a pagubelor grave din trafic internațional în vederea dezvoltării construcției și prescripțiilor de funcționare pentru vehiculele feroviare conținute în UTP și pot decide asupra instruirii Statelor Contractante într-un termen scurt privind suspendarea certificatelor de operare relevante, certificatelor de tip de proiectare sau declarațiilor emise.

§ 5 Comitetul Experților Tehnici poate pregăti și adopta alte reguli obligatorii privind investigarea accidentelor grave, incidentelor și daunelor grave, cerințe privind organismele independente de investigare a statului și forma conținutului rapoartelor. De asemenea, poate modifica valorile / numerele din § 2 și din articolul 2 ff).

## Articolul 17

### Imobilizarea și respingerea vehiculelor

§ 1 O autoritate competentă, o întreprindere de transport feroviar sau un administrator de infrastructură trebuie să nu împiedice vehiculele feroviare să circule pe infrastructuri feroviare compatibile dacă aceste Reguli Uniforme, prescripțiile conținute în UTP, condițiile speciale pentru admiterea prevăzută de autoritatea de admitere, precum și construcția și prescripțiile de funcționare cuprinse în RID, sunt respectate.

Prezentul articol nu aduce atingere responsabilității întreprinderii de transport feroviar definit la articolul 15a.

§ 2 Dreptul unei autorități competente de a inspecta și imobiliza un vehicul nu este afectat dacă se suspectează nerespectarea articolului 1, dar examinarea pentru a stabili certitudinea trebuie efectuate cât mai repede posibil și, în orice caz, în termen de 24 de ore.



§ 3 Cu toate acestea, dacă un Stat Contractant nu suspendă sau retrage un certificat în cadrul limită indicat în conformitate cu articolul 5 § 7 sau cu articolul 16 § 4, alte State Contractante au dreptul de a respinge sau imobiliza vehiculul (vehiculele) în cauză.

## **ARTICOLUL 18**

### **Nerespectarea prescripțiilor**

§ 1 Sub rezerva § 2 și a Articolului 10 a § 4, litera c), consecințele juridice care rezultă din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme și prescripțiilor din Anexele la Regulile uniforme APTU sunt reglementate de către legislația națională a statului parte în care autoritatea competentă a acordat admiterea primară în exploatare, cuprinzând reglementările referitoare la conflicte de lege.

§ 2 Consecințele de drept civil sau penal, rezultând din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme și a prescripțiilor din Anexele la Regulile uniforme APTU, sunt reglementate, în ceea ce privește infrastructura, de către legislația națională a statului parte în care gestionarul de infrastructură își are sediul, cuprinzând reglementările referitoare la conflicte de lege.

## **Articolul 19**

### **Dispoziții tranzitorii**

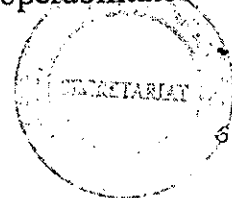
§ 1 [rezervat]

§ 2 Aceste reguli uniforme nu afectează admiterea la operațiune emisă înainte de 1.1.2011 pentru vehiculele care există la 1.1.2011 și care sunt marcate cu RIV sau RIC ca dovada conformității actuale cu prevederile tehnice ale acordului RIV 2000 (ediția revizuită din 1 ianuarie 2004) sau respectiv acordul RIC vehiculele existente care nu sunt marcate RIV sau RIC, dar admise și marcate conform acordurilor bilaterale sau multilaterale între Statele Contractante notificate către Organizație.

§ 3 Fără a aduce atingere articolului 5, admiterea inițială în conformitate cu § 2 este valabilă până ce vehiculul necesită o nouă admitere în conformitate cu articolul 10 § 11.

§ 4 Inscripțiile și semnele menționate la articolul 14, împreună cu datele stocate în baza de date indicată la articolul 13 § 1 este considerată o dovadă suficientă pentru admitere. Schimbarea neautorizată a acestui marcaj este considerată fraudă și urmărită penal potrivit dreptului național.

§ 5 Indiferent de această dispoziție tranzitorie, vehiculul și documentația sa trebuie să respecte prescripțiile în vigoare ale UTP privind marcarea și întreținere; respectarea prescripțiilor RID în vigoare trebuie să fie și ele asigurate, dacă este cazul. Comitetul Experților Tehnici poate decide și el că, din motive de siguranță sau interoperabilitate



justificate în mod corespunzător, prescripțiile introduse în UTP vor fi respectate într-un anumit termen.

§ 6 Vehiculele existente care nu intră sub incidența alineatului § 2 pot fi admise la operațiune la cererea unui solicitant către o autoritate competentă. Acesta din urmă poate solicita informații tehnice suplimentare de la solicitant, analize de risc și/sau testele vehiculului înainte de a acorda o admitere complementară la operațiune. Însă autoritățile competente iau în considerare integral tabelul de echivalență menționat la Articolul 13 din Regulile uniforme APTU.

§ 7 Comitetul Experților Tehnici poate adopta dispoziții tranzitorii suplimentare.

## **Articolul 20**

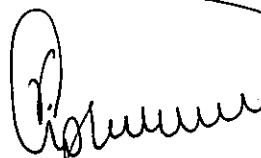
### **Dispute**

Litigiile referitoare la admiterea tehnică a vehiculelor feroviare destinate a fi utilizate în traficul internațional pot fi tratate de Comitetul Experților Tehnici dacă nu există rezolvare prin negociere directă între părțile implicate. Astfel de dispute pot fi înaintate, în conformitate cu procedura specificată la titlul V din Convenție, la Tribunalul de Arbitraj.



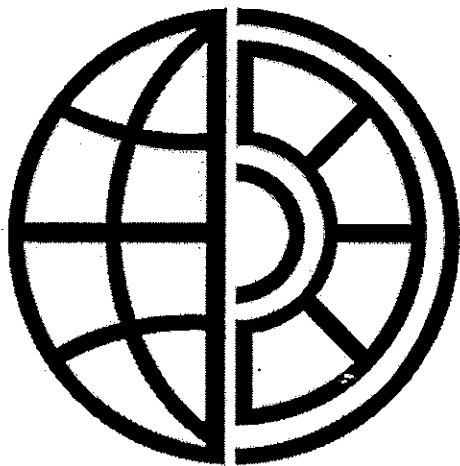


Prin prezenta confirm că textul alăturat este copia autentică de pe traducerea oficială în limba română a Convenției privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) (Berna, 9 mai 1980), originalul fiind depozitat la Arhiva Tratatelor a Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene.



Violeta AGRICI,  
Șef al Direcției Drept Internațional a  
Ministerului Afacerilor Externe și  
Integrării Europene





Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

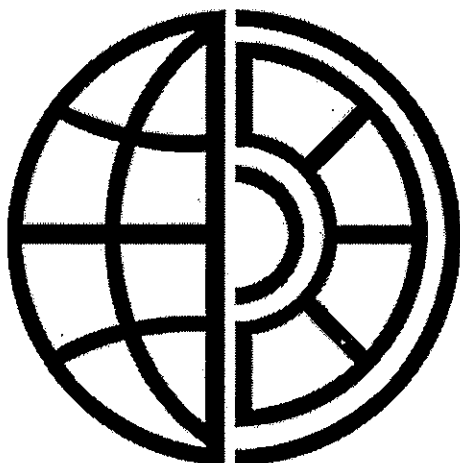
# **COTIF 1999**

## **Convention concerning International Carriage by Rail**

**as amended  
by the Vilnius Protocol  
in force from 1.7.2006**

**applicable from 01.12.2010**





Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# **COTIF 1999**

## **Convention concerning International Carriage by Rail**

**as amended by the Vilnius Protocol in force from  
1.7.2006 and with amendments to Articles 9 and 27  
of the Convention and to Appendices B (CIM), E (CUI),  
F (APTU) and G (ATMF) of the Convention adopted  
by the Revision Committee at its 24<sup>th</sup> session**

**Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne**

Phone : + 41 31 359 10 10  
Fax : + 41 31 359 10 11  
E-mail : [info@otif.org](mailto:info@otif.org)  
Internet : [www.otif.org](http://www.otif.org)



## Contents

<b>Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (Protocol 1999)</b>		<b>17</b>
Article 1	New version of the Convention	17
Article 2	Provisional Depositary	18
Article 3	Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession	18
Article 4	Entry into force	18
Article 5	Declarations and reservations	19
Article 6	Transitional provisions	19
Article 7	Texts of the Protocol	20
 <b>Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999</b>		 <b>24</b>
<b>Title I</b>	<b>General Provisions</b>	<b>24</b>
Article 1	Intergovernmental Organisation	24
Article 2	Aim of the Organisation	24
Article 3	International cooperation	25
Article 4	Taking on and transfer of attributions	25
Article 5	Special obligations of the Member States	26
Article 6	Uniform Rules	26
Article 7	Definition of the expression "Convention"	27
<b>Title II</b>	<b>Common Provisions</b>	<b>27</b>
Article 8	National law	27
Article 9	Unit of account	27
Article 10	Supplementary provisions	28
Article 11	Security for costs	28
Article 12	Execution of judgments. Attachment	28
<b>Title III</b>	<b>Structure and Functioning</b>	<b>29</b>
Article 13	Organs	29
Article 14	General Assembly	29
Article 15	Administrative Committee	31
Article 16	Other Committees	33
Article 17	Revision Committee	34
Article 18	RID Expert Committee	35
Article 19	Rail Facilitation Committee	35

Article 20	Committee of Technical Experts	35
Article 21	Secretary General	36
Article 22	Staff of the Organisation	37
Article 23	Bulletin	37
Article 24	Lists of lines or services	37
<b>Title IV</b>	<b>Finances</b>	<b>38</b>
Article 25	Work programme. Budget. Accounts. Management report	38
Article 26	Financing the expenditure	38
Article 27	Auditing of accounts	40
<b>Title V</b>	<b>Arbitration</b>	<b>42</b>
Article 28	Competence	42
Article 29	Agreement to refer to arbitration. Registrar	42
Article 30	Arbitrators	42
Article 31	Procedure. Costs	43
Article 32	Limitation. Enforcement	43
<b>Title VI</b>	<b>Modification of the Convention</b>	<b>44</b>
Article 33	Competence	44
Article 34	Decisions of the General Assembly	45
Article 35	Decisions of the Committees	46
<b>Title VII</b>	<b>Final Provisions</b>	<b>47</b>
Article 36	Depositary	47
Article 37	Accession to the Convention	47
Article 38	Accession of regional economic integration organisations	47
Article 39	Associate Members	48
Article 40	Suspension of membership	48
Article 41	Denunciation of the Convention	49
Article 42	Declarations and reservations to the Convention	49
Article 43	Dissolution of the Organisation	49
Article 44	Transitional provision	49
Article 45	Texts of the Convention	50

<b>Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)</b>	<b>51</b>	
Article 1	Immunity from jurisdiction, execution and seizure	51
Article 2	Safeguards against expropriation	51
Article 3	Exemption from taxes	51
Article 4	Exemption from duties and taxes	52
Article 5	Official activities	52
Article 6	Monetary transactions	52
Article 7	Communications	52
Article 8	Privileges and immunities of representatives of Member States	52
Article 9	Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation	53
Article 10	Privileges and immunities of experts	53
Article 11	Purpose of privileges and immunities accorded	54
Article 12	Prevention of abuse	54
Article 13	Treatment of own nationals	55
Article 14	Complementary agreements	55
<b>Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV - Appendix A to the Convention)</b>	<b>56</b>	
<b>Title I</b>	<b>General Provisions</b>	<b>56</b>
Article 1	Scope	56
Article 2	Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers	57
Article 3	Definitions	57
Article 4	Derogations	57
Article 5	Mandatory law	58
<b>Title II</b>	<b>Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</b>	<b>58</b>
Article 6	Contract of carriage	58
Article 7	Ticket	58
Article 8	Payment and refund of the carriage charge	59
Article 9	Right to be carried. Exclusion from carriage	59
Article 10	Completion of administrative formalities	59
Article 11	Cancellation and late running of trains. Missed connections	60

<b>Title III</b>	<b>Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles</b>	<b>60</b>
<b>Chapter I</b>	<b>Common Provisions</b>	<b>60</b>
Article 12	Acceptable articles and animals	60
Article 13	Examination	60
Article 14	Completion of administrative formalities	60
<b>Chapter II</b>	<b>Hand Luggage and Animals</b>	<b>61</b>
Article 15	Supervision	61
<b>Chapter III</b>	<b>Registered Luggage</b>	<b>61</b>
Article 16	Consignment of registered luggage	61
Article 17	Luggage registration voucher	61
Article 18	Registration and carriage	62
Article 19	Payment of charges for the carriage of registered luggage	62
Article 20	Marking of registered luggage	62
Article 21	Right to dispose of registered luggage	62
Article 22	Delivery	63
<b>Chapter IV</b>	<b>Vehicles</b>	<b>63</b>
Article 23	Conditions of carriage	63
Article 24	Carriage voucher	64
Article 25	Applicable law	64
<b>Title IV</b>	<b>Liability of the Carrier</b>	<b>64</b>
<b>Chapter I</b>	<b>Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers</b>	<b>64</b>
Article 26	Basis of liability	64
Article 27	Damages in case of death	65
Article 28	Damages in case of personal injury	65
Article 29	Compensation for other bodily harm	66
Article 30	Form and amount of damages in case of death and personal injury	66
Article 31	Other modes of transport	66
<b>Chapter II</b>	<b>Liability in case of Failure to Keep to the Timetable</b>	<b>66</b>
Article 32	Liability in case of cancellation, late running of trains or missed connections	66

<b>Chapter III</b>	<b>Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles</b>	<b>67</b>
<b>Section 1</b>	<b>Hand luggage and animals</b>	<b>67</b>
Article 33	Liability	67
Article 34	Limit of damages in case of loss of or damage to articles	67
Article 35	Exclusion of liability	68
<b>Section 2</b>	<b>Registered luggage</b>	<b>68</b>
Article 36	Basis of liability	68
Article 37	Burden of proof	68
Article 38	Successive carriers	68
Article 39	Substitute carrier	69
Article 40	Presumption of loss	69
Article 41	Compensation for loss	70
Article 42	Compensation for damage	70
Article 43	Compensation for delay in delivery	70
<b>Section 3</b>	<b>Vehicles</b>	<b>71</b>
Article 44	Compensation for delay	71
Article 45	Compensation for loss	71
Article 46	Liability in respect of other articles	72
Article 47	Applicable law	72
<b>Chapter IV</b>	<b>Common Provisions</b>	<b>72</b>
Article 48	Loss of right to invoke the limits of liability	72
Article 49	Conversion and interest	72
Article 50	Liability in case of nuclear incidents	73
Article 51	Persons for whom the carrier is liable	73
Article 52	Other actions	73
<b>Title V</b>	<b>Liability of the Passenger</b>	<b>73</b>
Article 53	Special principles of liability	73
<b>Title VI</b>	<b>Assertion of Rights</b>	<b>74</b>
Article 54	Ascertainment of partial loss or damage	74
Article 55	Claims	74
Article 56	Carriers against whom an action may be brought	75
Article 57	Forum	75

Article 58	Extinction of right of action in case of death or personal injury	76
Article 59	Extinction of right of action arising from carriage of luggage	76
Article 60	Limitation of actions	77
<b>Title VII</b>	<b>Relations between Carriers</b>	<b>78</b>
Article 61	Apportionment of the carriage charge	78
Article 62	Right of recourse	78
Article 63	Procedure for recourse	78
Article 64	Agreements concerning recourse	79
<b>Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention)</b>		<b>80</b>
<b>Title I</b>	<b>General Provisions</b>	<b>80</b>
Article 1	Scope	80
Article 2	Prescriptions of public law	81
Article 3	Definitions	81
Article 4	Derogations	81
Article 5	Mandatory law	82
<b>Title II</b>	<b>Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</b>	<b>82</b>
Article 6	Contract of carriage	82
Article 7	Wording of the consignment note	83
Article 8	Responsibility for particulars entered on the consignment note	84
Article 9	Dangerous goods	84
Article 10	Payment of costs	85
Article 11	Examination	85
Article 12	Evidential value of the consignment note	85
Article 13	Loading and unloading of the goods	86
Article 14	Packing	86
Article 15	Completion of administrative formalities	86
Article 16	Transit periods	88
Article 17	Delivery	88
Article 18	Right to dispose of the goods	89
Article 19	Exercise of the right to dispose of the goods	90
Article 20	Circumstances preventing carriage	91

Article 21	Circumstances preventing delivery	91
Article 22	Consequences of circumstances preventing carriage and delivery	91
<b>Title III</b>	<b>Liability</b>	<b>92</b>
Article 23	Basis of liability	92
Article 24	Liability in case of carriage of railway vehicles as goods	93
Article 25	Burden of proof	93
Article 26	Successive carriers	94
Article 27	Substitute carrier	94
Article 28	Presumption of loss or damage in case of reconsignment	95
Article 29	Presumption of loss of the goods	95
Article 30	Compensation for loss	95
Article 31	Liability for wastage in transit	96
Article 32	Compensation for damage	96
Article 33	Compensation for exceeding the transit period	97
Article 34	Compensation in case of declaration of value	97
Article 35	Compensation in case of interest in delivery	98
Article 36	Loss of right to invoke the limits of liability	98
Article 37	Conversion and interest	98
Article 38	Liability in respect of rail-sea traffic	98
Article 39	Liability in case of nuclear incidents	99
Article 40	Persons for whom the carrier is liable	99
Article 41	Other actions	99
<b>Title IV</b>	<b>Assertion of Rights</b>	<b>100</b>
Article 42	Ascertainment of partial loss or damage	100
Article 43	Claims	100
Article 44	Persons who may bring an action against the carrier	100
Article 45	Carriers against whom an action may be brought	101
Article 46	Forum	102
Article 47	Extinction of right of action	102
Article 48	Limitation of actions	103

<b>Title V</b>	<b>Relations between Carriers</b>	<b>104</b>
Article 49	Settlement of accounts	104
Article 50	Right of recourse	104
Article 51	Procedure for recourse	105
Article 52	Agreements concerning recourse	105
<b>Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID - Appendix C to the Convention)</b>		<b>106</b>
Article 1	Scope	106
Article 2	Exemptions	106
Article 3	Restrictions	106
Article 4	Other prescriptions	106
Article 5	Type of trains allowed. Carriage as hand luggage, registered luggage or on board motor vehicles	106
Article 6	Annex	107
<b>Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV - Appendix D to the Convention)</b>		<b>108</b>
Article 1	Scope	108
Article 2	Definitions	108
Article 3	Signs and inscriptions on the vehicles	108
Article 4	Liability in case of loss of or damage to a vehicle	109
Article 5	Loss of right to invoke the limits of liability	109
Article 6	Presumption of loss of a vehicle	109
Article 7	Liability for loss or damage caused by a vehicle	110
Article 8	Subrogation	110
Article 9	Liability for servants and other persons	110
Article 10	Other actions	111
Article 11	Forum	111
Article 12	Limitation of actions	111

<b>Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI - Appendix E to the Convention)</b>		<b>112</b>
<b>Title I</b>	<b>General Provisions</b>	<b>112</b>
Article 1	Scope	112
Article 2	Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage	112
Article 3	Definitions	112
Article 4	Mandatory law	113
<b>Title II</b>	<b>Contract of Use</b>	<b>113</b>
Article 5	Contents and form	113
Article 5bis	Law remaining unaffected	114
Article 6	Special obligations of the carrier and the manager	114
Article 7	Termination of the contract	115
<b>Title III</b>	<b>Liability</b>	<b>116</b>
Article 8	Liability of the manager	116
Article 9	Liability of the carrier	117
Article 10	Concomitant causes	118
Article 11	Damages in case of death	118
Article 12	Damages in case of personal injury	118
Article 13	Compensation for other bodily harm	118
Article 14	Form and amount of damages in case of death and personal injury	119
Article 15	Loss of right to invoke the limits of liability	119
Article 16	Conversion and interest	119
Article 17	Liability in case of nuclear incidents	119
Article 18	Liability for auxiliaries	119
Article 19	Other actions	120
Article 20	Agreements to settle	120
<b>Title IV</b>	<b>Actions by Auxiliaries</b>	<b>120</b>
Article 21	Actions against the manager or against the carrier	120

<b>Title V</b>	<b>Assertion of Rights</b>	<b>120</b>
Article 22	Conciliation procedures	120
Article 23	Recourse	120
Article 24	Forum	121
Article 25	Limitation of actions	121
<b>Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU - Appendix F to the Convention)</b>		<b>122</b>
Article 1	Scope	122
Article 2	Definitions	122
Article 3	Aim	122
Article 4	Preparation of technical standards and UTP	123
Article 5	Validation of technical standards	123
Article 6	Adoption of UTP	124
Article 7	Form of applications	124
Article 7a	Assessment of consequences	124
Article 8	UTP	124
Article 8a	Deficiencies in UTP	126
Article 9	Declarations	126
Article 10	Abrogation of Technical Unity	127
Article 11	Precedence of the UTP	127
Article 12	National technical requirements	127
Article 13	Equivalence table	128
Annex	Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements	130
<b>Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF - Appendix G to the Convention)</b>		<b>133</b>
Article 1	Scope	133
Article 2	Definitions	133
Article 3	Admission to international traffic	136
Article 3a	Interaction with other international agreements	137
Article 4	Procedure	138
Article 5	Competent authority	138
Article 6	Validity of technical certificates	140

Article 6a	Recognition of procedural documentation	141
Article 6b	Recognition of technical and operational tests	142
Article 7	Prescriptions applicable to vehicles	142
Article 7a	Derogations	142
Article 8	Prescriptions applicable to railway infrastructure	142
Article 9	Operation prescriptions	143
Article 10	Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions	143
Article 10a	Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates	145
Article 10b	Rules for assessments and procedures	146
Article 11	Technical Certificates and Declarations	146
Article 12	Uniform formats	147
Article 13	Registers	148
Article 14	Inscriptions and signs	149
Article 15	Maintenance	149
Article 16	Accidents, incidents and severe damage	150
Article 17	Immobilisation and rejection of vehicles	151
Article 18	Non-compliance with the prescriptions	151
Article 19	Transitional provisions	152
Article 20	Disputes	153



**Protocol  
of 3 June 1999**

**for the Modification of the Convention  
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980**

**(Protocol 1999)**

In application of Articles 6 and 19 § 2 of the Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, hereinafter called "COTIF 1980", the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

- Convinced of the necessity for and usefulness of an intergovernmental organisation which deals so far as possible with all aspects of international carriage by rail at the State level,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic demands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,
- considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic,
- considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention,

the General Assembly has decided the following :

**Article 1  
New version of the Convention**

COTIF 1980 shall be modified according to the version appearing in the Annex which forms an integral part of this Protocol.

## **Article 2**

### **Provisional Depositary**

- § 1 The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.
- § 2 The Provisional Depositary shall inform the Member States
- a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,
  - b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,

and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

## **Article 3**

### **Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession**

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.
- § 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.
- § 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

## **Article 4**

### **Entry into force**

- § 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.

§ 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

### **Article 5** **Declarations and reservations**

Declarations and reservations, provided for in Article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

### **Article 6** **Transitional provisions**

§ 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to

- a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,
- b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
- c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.

§ 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,

- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles :

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;
- b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8 Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9 Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of this Protocol one year after its entry into force.

#### **Article 7** **Texts of the Protocol**

§ 1 This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

For the Republic of Albania :

For the People's Democratic Republic of Algeria :

For the Federal Republic of Germany :

For the Republic of Austria :

For the Kingdom of Belgium :

For Bosnia and Herzegovina :

For the Republic of Bulgaria :

For the Republic of Croatia :

For the Kingdom of Denmark :

For the Kingdom of Spain :

For the Republic of Finland :

For the French Republic :

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

For the Hellenic Republic :

For the Republic of Hungary :

For the Republic of Iraq :

For the Islamic Republic of Iran :

For Ireland :

For the Italian Republic :

For the Lebanese Republic :

For the Principality of Liechtenstein :

For the Republic of Lithuania :

For the Grand Duchy of Luxembourg :

For the Former Yugoslav Republic of Macedonia :

For the Kingdom of Morocco :

For the Principality of Monaco :

For the Kingdom of Norway :

For the Kingdom of the Netherlands :

For the Republic of Poland :

For the Portuguese Republic :

For Romania :

For the Slovak Republic :

For the Republic of Slovenia :

For the Kingdom of Sweden :

For the Swiss Confederation :

For the Syrian Arab Republic :

For the Czech Republic :

For the Republic of Tunisia :

For the Republic of Turkey :

**Convention concerning International Carriage by Rail  
(COTIF)**

**of 9 May 1980  
in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999**

**Title I  
General Provisions**

**Article 1  
Intergovernmental Organisation**

- § 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".
- § 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.
- § 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.
- § 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.
- § 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.
- § 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

**Article 2  
Aim of the Organisation**

- § 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by
- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law :
1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
  2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
  3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
  4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;

- b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
- c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;
- d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material intended for use in international traffic;
- e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation;
- f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

**Article 3**  
**International cooperation**

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

**Article 4**  
**Taking on and transfer of attributions**

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources

and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

- § 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.
- § 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

### **Article 5** **Special obligations of the Member States**

- § 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to
- a) eliminate any useless procedure,
  - b) simplify and standardise the formalities already required,
  - c) simplify frontier checks.
- § 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.
- § 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

### **Article 6** **Uniform Rules**

- § 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:
- a) the “Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)”, forming Appendix A to the Convention,
  - b) the “Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)”, forming Appendix B to the Convention,
  - c) the “Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)”, forming Appendix C to the Convention,
  - d) the “Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)”, forming Appendix D to the Convention,

- e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,
- f) the “Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)”, forming Appendix F to the Convention,
- g) the “Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)”, forming Appendix G to the Convention,
- h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention.

§ 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

### **Article 7 Definition of the expression “Convention”**

In the following provisions the expression “Convention” covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

## **Title II Common Provisions**

### **Article 8 National law**

- § 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.
- § 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.
- § 3 “National law“ means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

### **Article 9 Unit of account**

- § 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
- § 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.
- § 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national

currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.

- § 4 Each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3. The latter shall inform the Member States of these notifications.
- § 5 An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

#### **Article 10** **Supplementary provisions**

- § 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.
- § 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

#### **Article 11** **Security for costs**

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

#### **Article 12** **Execution of judgments. Attachment**

- § 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.
- § 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.
- § 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

- § 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.
- § 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

### **Title III Structure and Functioning**

#### **Article 13 Organs**

- § 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:
- a) the General Assembly,
  - b) the Administrative Committee,
  - c) the Revision Committee,
  - d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
  - e) the Rail Facilitation Committee,
  - f) the Committee of Technical Experts,
  - g) the Secretary General.
- § 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.
- § 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.
- § 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

#### **Article 14 General Assembly**

- § 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.
- § 2 The General Assembly shall :
- a) establish its rules of procedure;

- b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
- c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
- d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
- e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;
- f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);
- g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);
- h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);
- i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);
- j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);
- k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);
- l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);
- m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);
- n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);
- o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1);
- p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43);
- q) take decisions about other questions placed on the agenda.

- § 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 2, letter a).
- § 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.
- § 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.
- § 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 5 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.
- § 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,
- a) States which are not members of the Organisation,
  - b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,
- may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

### **Article 15** **Administrative Committee**

- § 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.
- § 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.
- § 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

§ 5 The Committee shall :

- a) establish its rules of procedure;
- b) conclude the Headquarters Agreement;
- c) establish the staff regulation for the Organisation;
- d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;
- e) establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;
- f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;
- g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;
- h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);
- i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);
- j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1);
- k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;
- l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;
- m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));
- n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
- o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to

improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;

- p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
- q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
- r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall :

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;
- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;
- d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

### **Article 16 Other Committees**

§ 1 The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The

- Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.
- § 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.
- § 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is :
- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
  - b) greater than the number of votes against.
- § 5 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,
- a) States which are not members of the Organisation,
  - b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,
  - c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,
- may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.
- § 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.
- § 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.
- § 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.
- § 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.
- § 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

### **Article 17** **Revision Committee**

- § 1 The Revision Committee shall :
- a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;
  - b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.

- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

**Article 18**  
**RID Expert Committee**

- § 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

**Article 19**  
**Rail Facilitation Committee**

- § 1 The Rail Facilitation Committee shall :
- a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;
  - b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

**Article 20**  
**Committee of Technical Experts**

- § 1 The Committee of Technical Experts shall :
- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;
  - b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;
  - c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;
  - d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
  - e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.
- § 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

### Article 21 Secretary General

- § 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.
- § 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years, renewable twice at most.
- § 3 The Secretary General must, in particular :
- a) assume the functions of Depositary (Article 36);
  - b) represent the Organisation externally;
  - c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);
  - d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;
  - e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;
  - f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);
  - g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;
  - h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);
  - i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;
  - j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;

- k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;
- l) assume the functions which are attributed to him by Title V;
- m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;
- n) exercise the management of the staff of the Organisation;
- o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;
- p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.

§ 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

#### **Article 22 Staff of the Organisation**

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

#### **Article 23 Bulletin**

§ 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.

§ 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

#### **Article 24 Lists of lines or services**

§ 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists :

- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
- b) the CIM list of maritime and inland waterway services.

§ 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of

the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation :

- a) the CIV list of railway lines,
- b) the CIM list of railway lines.

§ 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.

§ 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.

§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

#### **Title IV Finances**

##### **Article 25**

##### **Work programme. Budget. Accounts. Management report**

- § 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.
- § 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.
- § 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

##### **Article 26**

##### **Financing the expenditure**

- § 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.

§ 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows :

- a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;
- b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,
- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 3 shall apply mutatis mutandis. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

§ 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).

- § 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.
- § 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.
- § 11. A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

### **Article 27** **Auditing of accounts**

- § 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to Article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).
- § 2 The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure :
- a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;
  - b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;
  - c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;
  - d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;
  - e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.
- § 3 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.
- § 4 In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:
- a) the nature and extent of the audit which he has carried out;
  - b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate :
    1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;

2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;
  3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;
  4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;
  5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;
- c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:
1. cases of fraud or presumption of fraud;
  2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);
  3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;
  4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;
  5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;
  6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;
  7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;
- d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers.

In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.

- § 5 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.

**Title V**  
**Arbitration**

**Article 28**  
**Competence**

- § 1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.
- § 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.
- § 3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.
- § 4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

**Article 29**  
**Agreement to refer to arbitration. Registrar**

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

**Article 30**  
**Arbitrators**

- § 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.
- § 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be

selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

§ 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

§ 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

### **Article 31 Procedure. Costs**

§ 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;
- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;
- d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

§ 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

### **Article 32 Limitation. Enforcement**

§ 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.

- § 2 The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

## Title VI Modification of the Convention

### Article 33 Competence

- § 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.
- § 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.
- § 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.
- § 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify :
- a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 5;
  - b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;
  - c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;
  - d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;
  - e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;
  - f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;
  - g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

- § 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous

Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

- § 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

#### **Article 34**

##### **Decisions of the General Assembly**

- § 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.
- § 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.
- § 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall

come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

### **Article 35** **Decisions of the Committees**

- § 1. Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2. Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.
- § 3. Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.
- § 4. Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.
- § 5. The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.
- § 6. In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which
- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
  - b) are not members of the Committee concerned (Article 16 § 1, second sentence),

- c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules

shall not be taken into account.

## **Title VII Final Provisions**

### **Article 36 Depositary**

- § 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.
- § 2 When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

### **Article 37 Accession to the Convention**

- § 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.
- § 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.
- § 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.
- § 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.
- § 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

### **Article 38 Accession of regional economic integration organisations**

- § 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.

- § 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.
- § 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.
- § 4 Article 41 shall apply *mutatis mutandis* to the termination of the accession.

### **Article 39 Associate Members**

- § 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 32 §§ 2 to 5 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).
- § 3 Article 41 shall apply *mutatis mutandis* to the termination of the association.

### **Article 40 Suspension of membership**

- § 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.
- § 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.
- § 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.
- § 4 Suspension of membership shall have as a consequence :
- a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;

- b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;
- c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

#### **Article 41**

##### **Denunciation of the Convention**

- § 1 The Convention may be denounced at any time.
- § 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

#### **Article 42**

##### **Declarations and reservations to the Convention**

- § 1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.
- § 2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

#### **Article 43**

##### **Dissolution of the Organisation**

- § 1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.
- § 2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

#### **Article 44**

##### **Transitional provision**

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

**Article 45**  
**Texts of the Convention**

- § 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.
- § 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

**Protocol on the Privileges and Immunities  
of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail  
(OTIF)**

**Article 1**

**Immunity from jurisdiction, execution and seizure**

- § 1 Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save :
- a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;
  - b) in the case of a civil action brought by a third party;
  - c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;
  - d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.
- § 2 The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or distraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

**Article 2**

**Safeguards against expropriation**

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

**Article 3**

**Exemption from taxes**

- § 1 Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall, whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.
- § 2 No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.
- § 3 Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

**Article 4**  
**Exemption from duties and taxes**

- § 1 Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.
- § 2 No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.
- § 3 Article 3 § 3 shall apply mutatis mutandis to goods imported in accordance with § 1.

**Article 5**  
**Official activities**

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

**Article 6**  
**Monetary transactions**

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

**Article 7**  
**Communications**

For its official communications and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

**Article 8**  
**Privileges and immunities of representatives of Member States**

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction, even after the termination of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;
- b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended *flagrante delicto*;
- c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended *flagrante delicto*;

- d) inviolability for all their official papers and documents;
- e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities;
- f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.

#### **Article 9**

##### **Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation**

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the service of the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;
- d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivors' pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;
- e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;
- f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.

#### **Article 10**

##### **Privileges and immunities of experts**

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their

functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration;
- d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.

### **Article 11**

#### **Purpose of privileges and immunities accorded**

§ 1 The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.

§ 2 The competent authorities for the purposes of § 1 shall be

- a) the Member States, in respect of their representatives;
- b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;
- c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

### **Article 12**

#### **Prevention of abuse**

§ 1 None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.

§ 2 The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

**Article 13**  
**Treatment of own nationals**

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

- a) Article 8, excluding letter d),
- b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
- c) Article 10, excluding letters a) and b),

to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

**Article 14**  
**Complementary agreements**

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

**Uniform Rules concerning the Contract of International  
Carriage of Passengers by Rail  
(CIV - Appendix A to the Convention)**

**Title I  
General Provisions**

**Article 1  
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.
- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
  - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

### **Article 2**

#### **Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers**

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.
- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States.

### **Article 3**

#### **Definitions**

For purposes of these Uniform Rules, the term

- a) “carrier” means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) “vehicle” means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.

### **Article 4**

#### **Derogations**

- § 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the

obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

- § 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

### **Article 5 Mandatory law**

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

## **Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage**

### **Article 6 Contract of carriage**

- § 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

### **Article 7 Ticket**

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.
- § 2 The following, at least, must be entered on the ticket :
- a) the carrier or carriers;
  - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
  - c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.
- § 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.
- § 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

#### **Article 8**

##### **Payment and refund of the carriage charge**

- § 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.
- § 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

#### **Article 9**

##### **Right to be carried. Exclusion from carriage**

- § 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide
- a) that a passenger who does not produce a valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;
  - b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;
  - c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.
- § 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who
- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
  - b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,
- shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

#### **Article 10**

##### **Completion of administrative formalities**

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

### Article 11

#### Cancellation and late running of trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

### Title III

#### Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

### Chapter I

#### Common Provisions

### Article 12

#### Acceptable articles and animals

- § 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.
- § 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.
- § 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.
- § 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

### Article 13

#### Examination

- § 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.
- § 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

### Article 14

#### Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles

including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

## **Chapter II Hand Luggage and Animals**

### **Article 15 Supervision**

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

## **Chapter III Registered Luggage**

### **Article 16 Consignment of registered luggage**

- § 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.
- § 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.
- § 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

### **Article 17 Luggage registration voucher**

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.
- § 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher :
- a) the carrier or carriers;
  - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
  - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

**Article 18**  
**Registration and carriage**

- § 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.
- § 2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply mutatis mutandis to the consignor of registered luggage.
- § 3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

**Article 19**  
**Payment of charges for the carriage of registered luggage**

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

**Article 20**  
**Marking of registered luggage**

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner :

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

**Article 21**  
**Right to dispose of registered luggage**

- § 1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production of the ticket.
- § 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

## Article 22

### Delivery

- § 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:
- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
  - b) live animals have been handed over to third parties.
- § 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.
- § 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.
- § 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.
- § 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.
- § 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.
- § 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

## Chapter IV Vehicles

### Article 23 Conditions of carriage

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

## **Article 24**

### **Carriage voucher**

- § 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.
- § 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.
- § 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher :
- a) the carrier or carriers;
  - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
  - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.
- § 4 The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

## **Article 25**

### **Applicable law**

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

## **Title IV**

### **Liability of the Carrier**

#### **Chapter I**

#### **Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers**

### **Article 26**

#### **Basis of liability**

- § 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability
- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care

required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

- b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;
- c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.

§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.

§ 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

#### **Article 27**

##### **Damages in case of death**

§ 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise :

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

#### **Article 28**

##### **Damages in case of personal injury**

In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

**Article 29**  
**Compensation for other bodily harm**

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

**Article 30**  
**Form and amount of damages in case of death and personal injury**

- § 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

**Article 31**  
**Other modes of transport**

- § 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.
- § 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.
- § 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

**Chapter II**  
**Liability in case of Failure to Keep to the Timetable**

**Article 32**  
**Liability in case of cancellation, late running of trains or missed connections**

- § 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.

- § 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes :
- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
  - b) fault on the part of the passenger or
  - c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- § 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

### **Chapter III**

#### **Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles**

##### **Section 1**

##### **Hand luggage and animals**

##### **Article 33**

##### **Liability**

- § 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis.
- § 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

##### **Article 34**

##### **Limit of damages in case of loss of or damage to articles**

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

**Article 35**  
**Exclusion of liability**

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

**Section 2**  
**Registered luggage**

**Article 36**  
**Basis of liability**

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
- § 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :
- a) the absence or inadequacy of packing,
  - b) the special nature of the luggage,
  - c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

**Article 37**  
**Burden of proof**

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.
- § 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

**Article 38**  
**Successive carriers**

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations

arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

**Article 39**  
**Substitute carrier**

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

**Article 40**  
**Presumption of loss**

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.
- § 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.
- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where

appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

- § 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

#### **Article 41 Compensation for loss**

- § 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:
- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1200 units of account per item of luggage;
  - b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

- § 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

#### **Article 42 Compensation for damage**

- § 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.
- § 2 The compensation shall not exceed :
- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
  - b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

#### **Article 43 Compensation for delay in delivery**

- § 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:
- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of

0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;

- b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.

§ 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.

§ 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

### **Section 3 Vehicles**

#### **Article 44 Compensation for delay**

§ 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

§ 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

#### **Article 45 Compensation for loss**

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

**Article 46**  
**Liability in respect of other articles**

- § 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1400 units of account.
- § 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

**Article 47**  
**Applicable law**

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

**Chapter IV**  
**Common Provisions**

**Article 48**  
**Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

**Article 49**  
**Conversion and interest**

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.
- § 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.

- § 5 In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

**Article 50**  
**Liability in case of nuclear incidents**

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

**Article 51**  
**Persons for whom the carrier is liable**

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

**Article 52**  
**Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

**Title V**  
**Liability of the Passenger**

**Article 53**  
**Special principles of liability**

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

- a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to
  1. Articles 10, 14 and 20,
  2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or
  3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID),

or

b) caused by articles and animals that he brings with him,

unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.

## Title VI Assertion of Rights

### Article 54 Ascertainment of partial loss or damage

- § 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.
- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

### Article 55 Claims

- § 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.
- § 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.
- § 3 Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

**Article 56**  
**Carriers against whom an action may be brought**

- § 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.
- § 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.
- § 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.
- § 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.
- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

**Article 57**  
**Forum**

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.
- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

**Article 58****Extinction of right of action in case of death or personal injury**

- § 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if
- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
  - b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;
  - c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;
  - d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

**Article 59****Extinction of right of action arising from carriage of luggage**

- § 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :
- a) in case of partial loss or damage, if
    1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
    2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
  - b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
    1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and
    2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;

- c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;
- d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.

## **Article 60** **Limitation of actions**

§ 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

- a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
- b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.

§ 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions :

- a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;
- b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

§ 6 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

**Title VII**  
**Relations between Carriers**

**Article 61**  
**Apportionment of the carriage charge**

- § 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.
- § 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

**Article 62**  
**Right of recourse**

- § 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:
- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
  - b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
  - c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.
- § 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

**Article 63**  
**Procedure for recourse**

- § 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.
- § 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

- § 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.
- § 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.
- § 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.
- § 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

**Article 64**  
**Agreements concerning recourse**

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

**Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail  
(CIM - Appendix B to the Convention)**

**Title I  
General Provisions**

**Article 1  
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition
- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
  - b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

- § 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

## **Article 2**

### **Prescriptions of public law**

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

## **Article 3**

### **Definitions**

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) “carrier” means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) “intermodal transport unit” means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

## **Article 4**

### **Derogations**

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

**Article 5**  
**Mandatory law**

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

**Title II**  
**Conclusion and Performance of the Contract of Carriage**

**Article 6**  
**Contract of carriage**

- § 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.
- § 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.
- § 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.
- § 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.
- § 7 In the case of carriage which takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.
- § 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.
- § 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

**Article 7**  
**Wording of the consignment note**

§ 1 The consignment note must contain the following particulars :

- a) the place at which and the day on which it is made out;
- b) the name and address of the consignor;
- c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;
- d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);
- e) the place and the day of taking over of the goods;
- f) the place of delivery;
- g) the name and address of the consignee;
- h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);
- i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;
- j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;
- k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;
- l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;
- m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;
- n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;
- o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;
- p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.

§ 2 Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

- a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;
- b) the costs which the consignor undertakes to pay;
- c) the amount of the cash on delivery charge;
- d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;
- e) the agreed transit period;
- f) the agreed route;
- g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;
- h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

#### **Article 8**

##### **Responsibility for particulars entered on the consignment note**

§ 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of

- a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or
- b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.

§ 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.

§ 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

#### **Article 9**

##### **Dangerous goods**

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

**Article 10**  
**Payment of costs**

- § 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.
- § 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

**Article 11**  
**Examination**

- § 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.
- § 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.
- § 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

**Article 12**  
**Evidential value of the consignment note**

- § 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.
- § 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good

condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

- § 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.
- § 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

### **Article 13** **Loading and unloading of the goods**

- § 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.
- § 2 The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

### **Article 14** **Packing**

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

### **Article 15** **Completion of administrative formalities**

- § 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.
- § 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.

§ 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

- a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;
- b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;
- c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

§ 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

## Article 16 Transit periods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

- a) for wagon-load consignments
  - period for consignment 12 hours,
  - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;
- b) for less than wagon-load consignment
  - period for consignments 24 hours,
  - period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases :

- a) consignments to be carried
  - by lines of a different gauge,
  - by sea or inland waterway,
  - by road if there is no rail link;
- b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.

§ 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

## Article 17 Delivery

§ 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.

- § 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,
- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
  - b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.
- § 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.
- § 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.
- § 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.
- § 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

### **Article 18** **Right to dispose of the goods**

- § 1 The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier
- a) to discontinue the carriage of the goods;
  - b) to delay the delivery of the goods;
  - c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;
  - d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.
- § 2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee
- a) has taken possession of the consignment note;
  - b) has accepted the goods;

- c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.

§ 3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up, unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.

§ 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has

- a) taken possession of the consignment note;
- b) accepted the goods;
- c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.

§ 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

### **Article 19**

#### **Exercise of the right to dispose of the goods**

§ 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.

§ 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.

§ 3 The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.

§ 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.

§ 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.

§ 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

- § 7 If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

**Article 20**  
**Circumstances preventing carriage**

- § 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.
- § 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

**Article 21**  
**Circumstances preventing delivery**

- § 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.
- § 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.
- § 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.
- § 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

**Article 22**  
**Consequences of circumstances preventing carriage and delivery**

- § 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by
- a) his request for instructions,
  - b) the carrying out of instructions received,
  - c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
  - d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions,

unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

- § 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.
- § 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.
- § 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.
- § 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.
- § 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

### **Title III Liability**

#### **Article 23 Basis of liability**

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
- § 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

- a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;
- b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;
- c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;
- f) carriage of live animals;
- g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

#### **Article 24**

##### **Liability in case of carriage of railway vehicles as goods**

- § 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

#### **Article 25**

##### **Burden of proof**

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.
- § 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person

entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

- § 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

#### **Article 26** **Successive carriers**

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

#### **Article 27** **Substitute carrier**

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

**Article 28**  
**Presumption of loss or damage in case of reconsignment**

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

**Article 29**  
**Presumption of loss of the goods**

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.
- § 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.
- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.
- § 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

**Article 30**  
**Compensation for loss**

- § 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods

of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.

§ 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.

§ 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.

§ 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

### **Article 31 Liability for wastage in transit**

§ 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

- a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;
- b) one per cent of the mass for dry goods.

§ 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

§ 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

§ 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.

§ 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

### **Article 32 Compensation for damage**

§ 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

- § 2 The compensation shall not exceed :
- a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
  - b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.
- § 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.
- § 4 The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

### Article 33

#### Compensation for exceeding the transit period

- § 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.
- § 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.
- § 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.
- § 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.
- § 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

### Article 34

#### Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

**Article 35**  
**Compensation in case of interest in delivery**

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

**Article 36**  
**Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

**Article 37**  
**Conversion and interest**

- § 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

**Article 38**  
**Liability in respect of rail-sea traffic**

- § 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23 :
- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
  - b) saving or attempting to save life or property at sea;
  - c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
  - d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

- § 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.
- § 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants.
- § 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.
- § 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

#### **Article 39**

##### **Liability in case of nuclear incidents**

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

#### **Article 40**

##### **Persons for whom the carrier is liable**

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

#### **Article 41**

##### **Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

**Title IV  
Assertion of Rights**

**Article 42  
Ascertainment of partial loss or damage**

- § 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.
- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

**Article 43  
Claims**

- § 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.
- § 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.
- § 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.
- § 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.
- § 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.
- § 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

**Article 44  
Persons who may bring an action against the carrier**

- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought :
- a) by the consignor, until such time as the consignee has
1. taken possession of the consignment note,

2. accepted the goods, or
  3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;
- b) by the consignee, from the time when he has
1. taken possession of the consignment note,
  2. accepted the goods, or
  3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.

§ 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

§ 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.

§ 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

#### **Article 45**

##### **Carriers against whom an action may be brought**

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.

- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

#### **Article 46 Forum**

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory
- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
  - b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

#### **Article 47 Extinction of right of action**

- § 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :
- a) in case of partial loss or damage, if
    1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;
    2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;

- b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he
  - 1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and
  - 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;
- c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;
- d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

#### **Article 48 Limitation of actions**

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
- b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
- c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
- d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.

§ 2 The period of limitation shall run for actions

- a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;
- b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.

d) The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 3 The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 4 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

§ 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

## **Title V Relations between Carriers**

### **Article 49 Settlement of accounts**

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

### **Article 50 Right of recourse**

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

- § 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

**Article 51**  
**Procedure for recourse**

- § 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.
- § 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.
- § 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.
- § 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.
- § 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.
- § 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

**Article 52**  
**Agreements concerning recourse**

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

**Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail  
(RID - Appendix C to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

§ 1 This Regulation shall apply

- a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,
- b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,

as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

**Article 2  
Exemptions**

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the carriage.

**Article 3  
Restrictions**

Each Member State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

**Article 4  
Other prescriptions**

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

**Article 5  
Type of trains allowed. Carriage as hand luggage,  
registered luggage or on board motor vehicles**

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;

- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

**Article 6**  
**Annex**

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

\* \* \*

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

**Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic  
(CUV - Appendix D to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

**Article 2  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) „rail transport undertaking“ means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) „vehicle“ means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;
- c) „keeper“ means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- d) „home station“ means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

**Article 3  
Signs and inscriptions on the vehicles**

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

#### Article 4

##### Liability in case of loss of or damage to a vehicle

- § 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.
- § 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.
- § 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.
- § 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.
- § 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

#### Article 5

##### Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

#### Article 6

##### Presumption of loss of a vehicle

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.
- § 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.
- § 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport

undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.

§ 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

#### **Article 7**

##### **Liability for loss or damage caused by a vehicle**

§ 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.

§ 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

#### **Article 8**

##### **Subrogation**

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;
- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

#### **Article 9**

##### **Liability for servants and other persons**

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

**Article 10**  
**Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.
- § 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.
- § 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

**Article 11**  
**Forum**

- § 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

**Article 12**  
**Limitation of actions**

- § 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run :
- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
  - b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

**Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure  
in International Rail Traffic  
(CUI - Appendix E to the Convention)**

**Title I  
General Provisions**

**Article 1  
Scope**

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.
- § 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular
- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
  - b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

**Article 2  
Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage**

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.
- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

**Article 3  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) “railway infrastructure” means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located;

- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;
- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) “third party” means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;
- f) “licence” means the authorisation issued by a State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized;
- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,
  - the internal organisation of the undertaking as well as
  - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure,

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.

#### **Article 4 Mandatory law**

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

#### **Title II Contract of Use**

#### **Article 5 Contents and form**

- § 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.
- § 2 The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use.

- § 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

### **Article 5bis**

#### **Law remaining unaffected**

- § 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community.
- § 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet in an EC Member State or in a State where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community.
- § 3 The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:
- agreements to be concluded between railway undertakings or authorised applicants and infrastructure managers,
  - licensing,
  - safety certification,
  - insurance,
  - charging involving performance schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,
  - compensation arrangements in favour of customers and
  - dispute resolution.

### **Article 6**

#### **Special obligations of the carrier and the manager**

- § 1 The carrier must be authorised to undertake the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.
- § 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.

§ 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.

§ 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

#### **Article 7 Termination of the contract**

§ 1 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
- b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
- c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
  1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
  2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
- d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

§ 3 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.

§ 4 The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 letters c) and d) and § 4.

**Title III**  
**Liability**

**Article 8**  
**Liability of the manager**

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm);
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules
  - 1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
  - 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
  - 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

**Article 9**  
**Liability of the carrier**

§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
  1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
  2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
  3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

**Article 10**  
**Concomitant causes**

- § 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.
- § 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.
- § 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

**Article 11**  
**Damages in case of death**

- § 1 In case of death, the damages shall comprise :
- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
  - b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.
- § 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

**Article 12**  
**Damages in case of personal injury**

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

**Article 13**  
**Compensation for other bodily harm**

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

#### **Article 14**

##### **Form and amount of damages in case of death and personal injury**

- § 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

#### **Article 15**

##### **Loss of right to invoke the limits of liability**

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

#### **Article 16**

##### **Conversion and interest**

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

#### **Article 17**

##### **Liability in case of nuclear incidents**

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

#### **Article 18**

##### **Liability for auxiliaries**

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

**Article 19**  
**Other actions**

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

**Article 20**  
**Agreements to settle**

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

**Title IV**  
**Actions by Auxiliaries**

**Article 21**  
**Actions against the manager or against the carrier**

- § 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

**Title V**  
**Assertion of Rights**

**Article 22**  
**Conciliation procedures**

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

**Article 23**  
**Recourse**

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

**Article 24**  
**Forum**

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

**Article 25**  
**Limitation of actions**

- § 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.
- § 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.
- § 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.
- § 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.
- § 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

**Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards  
and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions  
applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic  
(APTU - Appendix F to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).

**Article 2  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term

- a) “carriage” (or “coach”) means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;
- b) “project in an advanced stage of development” means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;
- c) “substitution in the framework of maintenance” means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;
- d) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects, or relating to a procedure concerning railway material;
- e) “technical standard” means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;
- f) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;
- g) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods.

**Article 3  
Aim**

§ 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to

- a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,

- b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
- c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2 When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 3 To the extent possible

- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
- b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

#### **Article 4**

##### **Preparation of technical standards and UTP**

§ 1 The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

§ 2 The preparation of UTP shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with Article 6.

#### **Article 5**

##### **Validation of technical standards**

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2 An application for validation of a technical standard may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
- c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;
- d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 3 The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.

- § 4 The application of validated technical standards is voluntary; however, a standard or a part of it may be made obligatory through provisions in a UTP.

**Article 6**  
**Adoption of UTP**

- § 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.
- § 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it according to § 1 may be made by:
- a) any Contracting State;
  - b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
  - c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

**Article 7**  
**Form of applications**

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

**Article 7a**  
**Assessment of consequences**

- § 1 The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.
- § 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.
- § 3 All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

**Article 8**  
**UTP**

- § 1 The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.

- § 2 In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.
- § 2a The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).
- § 3 After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall publish on the website of the Organisation
- a) the adopted and notified UTP;
  - b) the date of its entry into force;
  - c) the list of Contracting States to which this UTP applies;
  - d) the updated list of UTP and their date of entry into force.
- § 4 To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:
- a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);
  - b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;
  - c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;
  - d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;
  - e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;
  - f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and
  - g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.

- § 5 Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.
- § 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for “specific cases” covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).
- § 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as “open points”.
- § 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.
- § 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

#### **Article 8a** **Deficiencies in UTP**

- § 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:
- a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
  - b) recommendations for justified provisional solutions.
- § 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

#### **Article 9** **Declarations**

- § 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it

concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

- § 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.
- § 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

### **Article 10 Abrogation of Technical Unity**

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

### **Article 11 Precedence of the UTP**

- § 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.
- § 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions
- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
  - b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

### **Article 12 National technical requirements**

- § 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

- § 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to “open points” in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the “open point(s)” and/or “specific case(s)” in the UTP to which each national technical requirement relates.

The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

- § 3 The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

### **Article 13** **Equivalence table**

- § 1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.
- § 2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.
- § 3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.
- § 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:
- a) between national technical requirements of different Contracting States;
  - b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and

- c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

**Annex****Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements****1. List of Parameters****1.1 General documentation**

*General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)*

**1.2 Structure and mechanical parts**

*Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)*

**1.3 Track interaction and gauging**

*Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)*

**1.4 Braking equipment**

*Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)*

**1.5 Passenger-related items**

*Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)*

**1.6 Environmental conditions and aerodynamic effects**

*Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)*

**1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements**

*External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus*

1.8 Onboard power supply and control systems

*Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility*

1.9 Staff facilities, interfaces and environment

*On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)*

1.10 Fire safety and evacuation

1.11 Servicing

*Onboard facilities and interfaces for servicing*

1.12 Onboard control, command and signalling

*All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system*

1.13 Specific operational requirements

*Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)*

1.14 Freight related items

*Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)*

Explanations and examples *in italics* above are for information only and are not definitions of the parameters.

## 2. **Classification of the National Technical Requirements**

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

### **Group A**

Group A covers:

- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

### **Group B**

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

### **Group C**

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

**Uniform Rules concerning the Technical Admission  
of Railway Material used in International Traffic  
(ATMF - Appendix G to the Convention)**

**Article 1  
Scope**

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

**Article 2  
Definitions**

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) “accident” means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- b) “admission of a type of construction” means the right granted by which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- c) “admission to operation” means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;
- d) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, f) of the Convention;
- da) “contracting entity” means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- e) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- f) “declaration” means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);

- g) “element of construction” or “constituent” means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) “entity in charge of maintenance” (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- i) “essential requirements” means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- k) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- l) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- m) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- n) “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;
- o) “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;
- p) “Maintenance Record File” means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;
- q) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;
- r) “open points” means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;

- s) “other railway material” means any movable railway material intended to be used in international traffic that is not a railway vehicle;
- t) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking
- which is authorised to carry persons or goods by rail and which ensures traction or
  - which only ensures traction;
- u) “railway infrastructure” (or just “infrastructure”) means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;
- v) “railway material” means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;
- w) “railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;
- x) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;
- y) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;
- ya) “RID” means Appendix C to the Convention;
- z) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- aa) “specific case” means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;
- bb) “subsystems” means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;

- cc) “technical admission” means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction;
- dd) “technical certificate” means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;
- ee) “Technical File” means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;
- eea) “TSI” means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;
- ff) “type of construction” means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate described in assessment module SB of the UTP;
- gg) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.

### **Article 3**

#### **Admission to international traffic**

- § 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.
- § 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy
  - a) the construction prescriptions contained in the UTP,
  - b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
  - c) the special conditions of an admission under Article 7a.
- § 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

**Article 3a**  
**Interaction with other international agreements**

§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

- a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
- b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

- a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and
- b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions / authorisations of vehicle types.

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

#### **Article 4 Procedure**

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or in two successive stages, by the granting
  - of admission of a type of construction to a given type of construction,
  - subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

#### **Article 5 Competent authority**

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,

- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

- a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.
- b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.
- c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.
- d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.
- e) The staff responsible for the assessments shall possess
  - proper technical and vocational training,
  - satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and
  - the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted.
- f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments.
- g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.

- h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.
- § 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.
- § 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.
- § 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.
- § 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

### **Article 6**

#### **Validity of technical certificates**

- § 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.
- § 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.
- § 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that
- a) all essential requirements are covered in these UTP and

- b) the vehicle is not subject to
- a specific case or
  - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
  - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

- § 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is
- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
  - not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

- b) where not all essential requirements are covered in the UTP,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- a) identical provisions and provisions declared equivalent,
  - b) provisions not related to a specific case and
  - c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,
- shall not be assessed again.

- § 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

#### **Article 6a** **Recognition of procedural documentation**

- § 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

- § 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

**Article 6b**  
**Recognition of technical and operational tests**

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

**Article 7**  
**Prescriptions applicable to vehicles**

- § 1 In order to be admitted and remain admitted to circulation in international traffic, a railway vehicle must satisfy
- a) the UTP and
  - b) where applicable, the provisions contained in RID.
- § 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.
- § 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on
- a) the provisions contained in the UTP,
  - b) where applicable, the provisions contained in RID and
  - c) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

**Article 7a**  
**Derogations**

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

**Article 8**  
**Prescriptions applicable to railway infrastructure**

- § 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy
- a) the provisions contained in the UTP and

b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

### **Article 9 Operation prescriptions**

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

### **Article 10 Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions**

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 2 An application for a technical certificate may be made by:

- a) the manufacturer,
- b) a rail transport undertaking,
- c) the keeper of the vehicle,
- d) the owner of the vehicle,
- e) the infrastructure manager.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

- § 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.
- § 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.
- § 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.
- § 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.
- § 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.
- § 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

- a) the reason why a UTP is not fully applied,

- b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and
- c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

- § 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

### **Article 10a**

#### **Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates**

- § 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

- § 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
  - the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or
  - the special conditions of its admission under Article 7a or
  - the construction and equipment prescriptions contained in RID or
- b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or
- c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.

- § 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of Operation may withdraw it.

- § 4 The Certificate of Operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);
- b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;

- d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

#### **Article 10b** **Rules for assessments and procedures**

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

#### **Article 11** **Technical Certificates and Declarations**

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2 The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- g) if appropriate, specify its period of validity.

- § 3 The Certificate of Operation shall include
- a) all the information indicated in § 2, and
  - b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
  - c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
  - d) if appropriate, its period of validity.
- § 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.
- § 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.
- § 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.
- § 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.
- § 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.
- § 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

## **Article 12**

### **Uniform formats**

- § 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.
- § 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.
- § 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

### Article 13 Registers

- § 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.
- § 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.
- § 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.
- § 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.
- § 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.
- § 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.
- § 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

## Article 14 Inscriptions and signs

- § 1 Railway vehicles admitted to operation must bear
- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
  - b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

- § 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

## Article 15 Maintenance

- § 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

- § 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/ recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

- § 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.
- § 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.
- § 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

#### **Article 16**

##### **Accidents, incidents and severe damage**

- § 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required
- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
  - b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.
- § 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.
- § 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.
- § 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If

appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

- § 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.
- § 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

#### **Article 17** **Immobilisation and rejection of vehicles**

- § 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.
- § 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.
- § 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

#### **Article 18** **Non-compliance with the prescriptions**

- § 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.
- § 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

## Article 19

### Transitional provisions

- § 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.
- § 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.
- § 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.
- § 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.
- § 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.
- § 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.
- § 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.
- § 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

**Article 20**  
**Disputes**

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

