PROTOCOL

din 3 iunie 1999

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

(Protocolul 1999)

În temeiul Articolelor 6 si 19 2 din Convenția privind transporturile internaționale feroviare, semnata la Berna, la 9 mai 1980, denumita in continuare "COTIF 1980", a avut loc la Vilnius, in perioada 26 mai - 3 iunie 1999, cea de-a cincea Adunare generala a Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).

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

- considerând ca in acest scop, ținându-se seama și de aplicarea COTIF 1980 de un număr de 39 de state din Europa, Asia și Africa, precum si de operatorii feroviari din aceste state, organizația cea mai potrivita 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 implica 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 pana 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 si 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 cat 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 cuprinsa 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 in vigoare a prezentului Protocol, secretarul general al OTIF convoacă Adunarea generala 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

SECRETARIAT

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 si 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 calculata 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.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 7
Textele Protocolului

1.Prezentul Protocol este încheiat si semnat in limbile franceza, germana si engleza. In caz de divergenta, textul in limba franceza prevalează.

2 La propunerea unuia din statele interesate, Organizaţia publică traduceri oficiale ale prezentului Protocol în alte limbi, în măsura în care una din aceste limbi este limba oficiala 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 cate un exemplar original în fiecare din limbile franceza, germana și engleza; 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 şi Irlandei de Nord:
14. Pentru Republica Elenă:
15. Pentru Republica Ungaria:
16. Pentru Republica Irak:
17. Pentru Republica Islamica 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
Organizaţia Interguvernamentală

§ 1 Părțile la prezenta Convenție constituie, în calitate de state membre, Organizaţia Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF), denumită în continuare "Organizație".
§ 2 Sediul Organizaţiei este la Berna. Adunarea generală poate hotărî schimbarea sediului într-un alt loc situat în unul din statele membre.
§ 3 Organizaţia are personalitate juridică. Ea are îndeosebi capacitatea de a contracta, de a achiziționa şi de a înstrăina bunuri imobile şi mobile, precum şi de a acționa în justiție.
§ 4 Organizaţia, membrii personalului său, experții la care ea face apel şi reprezentanții statelor membre se bucură de privilegiile şi de imunitățile necesare pentru îndeplinirea misiunii lor, în condițiile definite în Protocolul privind privilegiile şi imunitățile Organizaţiei, anexat la Convenție.
§ 5 Relațiile dintre Organizație şi statul în care aceasta îşi are sediul sunt reglementate printr-un Acord privind sediul Organizaţiei.
§ 6 Limbile de lucru ale Organizaţiei sunt franceza, germana şi engleza. Adunarea general poate introduce şi alte limbi de lucru.

ARTICOLUL 2
Scopul Organizaţiei

§ 1 Scopul Organizaţiei este de a promova, de a îmbunătăți şi 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 şi 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 competenta statelor;
c) contribuirea la interoperabilitatea şi la armonizarea tehnică în sectorul feroviar prin validarea unor norme tehnice şi adoptarea unor prescripții tehnice uniforme;

SECRETARIAT

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

§ 2 Organizaţia poate:
a) în cadrul obiectivelor menţionate 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 şi facilitarea traficului internațional feroviar.

ARTICOLUL 3
Cooperarea internațională

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

§ 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 calitatea lor de Membre ale Comunităților Europene sau de state părți la Acordul privind Spațiul Economic European.

ARTICOLUL 4
Preluarea şi transferul de atribuții

§ 1 Prin hotărârea Adunării generale, Organizaţia este autorizată să preia, în cadrul obiectivelor definite la Articolul 2, atribuțiile, resursele şi 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, Organizaţia poate să transfere altor organizații interguvernamentale atribuții, resurse şi obligații în baza acordurilor încheiate cu aceste organizații.

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

SECRETARIAT

membru. Cheltuielile Organizaţiei aferente acestor funcţii revin în sarcina statului membru respectiv.

ARTICOLUL 5
Obligaţii specifice ale statelor membre

§ 1 Statele membre convin să adopte toate măsurile corespunzătoare în scopul facilitării şi accelerării traficului internaţional feroviar. În acest scop, fiecare stat membru se angajează, pe cât posibil:
a) să elimine orice procedură inutilă,
b) să simplifice şi să standardizeze formalităţile deja impuse,
c) să simplifice controalele la frontieră.

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

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

ARTICOLUL 6
Reguli uniforme

§ 1 Traficul internaţional feroviar şi admiterea materialului feroviar pentru a fi utilizat în traficul internaţional, în măsura în care nu s-au făcut declaraţii sau nu s-au formulat rezerve în conformitate cu Articolul 42 § 1, prima frază, sunt reglementate de:
a) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport International Feroviar de Călători (CIV)", care constituie Apendice A la Convenţie,
b) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport internaţional Feroviar de Marfă (CIM)", care constituie Apendice B la Convenţie,
c) "Regulamentul privind Transportul internaţional Feroviar de Mărfuri periculoase (RID)", care constituie Apendice C la Convenţie,
d) "Regulile uniforme privind Contractele de Utilizare a Vehiculelor în Traficul internaţional Feroviar (CUV)", care constituie Apendice D la Convenţie,
e) "Regulile uniforme privind Contractul de Utilizare a Infrastructurii în Traficul internaţional Feroviar (CUI)", care constituie Apendice E la Convenţie,
f) "Regulile uniforme privind Validarea Normelor Tehnice şi Adoptarea Prescripţiilor Tehnice Uniforme aplicabile Materialului Feroviar destinat utilizării în Trafic internaţional (APTU)", care constituie Apendice F la Convenţie,
g) "Regulile uniforme privind Admiterea Tehnică a Materialului Feroviar utilizat în Trafic internaţional (ATMF)", care constituie Apendice G la Convenţie,
h) alte regimuri de drept uniform elaborate de Organizaţie în baza Articolului 2 § 2, litera a), care constituie de asemenea Apendice la Convenţie.

SECRETARIAT

§ 2 Regulile uniforme, Regulamentului şi regimurile menţionate la § 1, inclusiv Anexele acestora, constituie parte integrantă la Convenţie.

ARTICOLUL 7
Definirea expresiei "Convenţie"

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

TITLUL II
Prevederi comune

ARTICOLUL 8
Legislaţia naţională

§ 1 La interpretarea şi aplicarea Convenţiei se va ţine seama de caracterul său de drept internaţional şi de necesitatea promovării uniformităţii.

§ 2 În lipsa unor prevederi în Convenţie, se aplică legislaţia naţională.

§ 3 "Legislaţie naţională" înseamnă legislaţia statului în care persoanele în drept îşi 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 aşa cum este definit de Fondul Monetar Internaţional.

§ 2 Valoarea în Drept de tragere special a monedei naţionale a unui stat membru care este şi Membru al Fondului Monetar Internaţional se calculează în conformitate cu metoda aplicată de Fondul Monetar Internaţional pentru propriile operaţiuni şi tranzacţii.

§ 3 Valoarea în Drept de tragere special a monedei naţionale a unui stat membru care nu este Membru al Fondului Monetar Internaţional se calculează după metoda stabilită de statul respectiv. Acest calcul trebuie să exprime, în monedă naţională, 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 naţionale, 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 informaţii.

SECRETARIAT

§ 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 şi 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 şi vor fi publicate în maniera cerută de legile şi prescripțiile fiecărui stat. Prevederile suplimentare ale statelor şi 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 şi 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

SECRETARIAT

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 şi 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 şi 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.

SECRETARIAT

§ 2 Adunarea generală:
a) stabilește regulamentul său intern;
b) desemnează membrii Comitetului administrativ precum şi un membru supleant pentru fiecare din aceştia şi 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 şi 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 şase 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi în cazurile menționate la Articolul 33 §§ 2 şi 3 şi 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.

SECRETARIAT

§ 6 Adunarea generală adoptă deciziile sale cu majoritatea statelor membre reprezentate la vot, cu excepţia cazurilor menţionate la § 2, literele e), f), g), h), l) şi p), precum şi 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 excepţia Articolelor 9 şi 27 §§ 2 până la 10, precum şi 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 Organizaţiei,
b) organizații şi asociații internaționale, care au competența în probleme legate de activitatea Organizaţiei 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 şi un membru supleant pentru fiecare din aceştia, precum şi 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 repartiție 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 excepţia 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 Organizaţiei;
d) îi numește pe înalții funcționari ai Organizaţiei, ținând seama de competența candidaților şi de o repartiție geografică echitabilă;
e) stabilește un regulament privind finanțele şi contabilitatea Organizaţiei;
f) aprobă programul de lucru, bugetul, raportul de gestiune şi conturile Organizaţiei;
g) stabilește, pe baza conturilor aprobate, contribuțiile definitive datorate de statele membre în conformitate cu Articolul 26, pentru cei doi ani calendaristici anteriori,

precum şi valoarea avansului de trezorerie datorat de statele membre, în conformitate cu Articolul 26 § 5 pentru anul în curs şi pentru anul calendaristic următor;
h) stabileşte atribuţiile Organizaţiei care privesc toate statele membre sau doar unele din statele membre şi, ca urmare, cheltuielile care trebuie suportate de aceste state membre (Articolul 26 § 4);
i) stabileşte valoarea remuneraţiilor specifice (Articolul 26 § 11);
j) emite directive speciale privind auditarea conturilor (Articolul 27 § 1);
k) aprobă preluarea de către Organizaţie a unor funcţii administrative (Articolul 4 § 3) şi stabileşte contribuţiile specifice datorate de statul membru în cauză;
l) comunică statelor membre raportul de gestiune, situaţia conturilor, precum şi deciziile şi recomandările sale;
m) stabileşte şi comunică statelor membre un raport privind activitatea sa, precum şi propuneri referitoare la reconstituirea sa, în vederea Adunării generale însărcinate să stabilească componenţa Comitetului, cu cel târziu două luni înaintea deschiderii sesiunii (Articolul 14 § 2, litera b));
n) controlează gestiunea secretarului general;
o) urmăreşte aplicarea corespunzătoare a Convenţiei de către secretarul general precum şi aplicarea, de către secretarul general, a deciziilor luate de celelalte organe; în acest scop, Comitetul poate să ia toate măsurile necesare îmbunătăţirii aplicării Convenţiei şi a deciziilor menţionate mai sus;
p) îşi face cunoscute opiniile motivate asupra problemelor care pot interesa activitatea Organizaţiei şi care îi sunt supuse de către un stat membru sau de către secretarul general;
q) soluţionează diferenţele dintre un stat membru şi secretarul general cu privire la funcţia sa de depozitar (Articolul 36 § 2);
r) hotărăşte asupra cererilor de suspendare a calităţii de membru (Articolul 40).

§ 6 În Comitet, cvorumul se obţine 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 reprezentaţi în timpul votului.

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

§ 9 Preşedintele Comitetului:
a) convoacă Comitetul cel puţin o dată pe an, precum şi la solicitarea fie a patru dintre membrii săi, fie a secretarului general;
b) adresează membrilor Comitetului proiectul ordinii de zi;
c) tratează, în limitele şi în condiţiile 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 preşedinte cu executarea anumitor sarcini specifice.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 16
Comisiile

§ 1 Comisiile menţionate la Articolul 13 § 1, literele c) până la f) şi § 2 sunt alcătuite, în principiu, din toate statele membre. Atunci când Comisia de revizuire, Comisia de experți RID sau Comisia de experți tehnici deliberează şi 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 şi
b) mai mare decât numărul de voturi împotrivă.

§ 5 La invitația secretarului general, lansată de comun acord cu majoritatea statelor membre,
a) state care nu sunt membre ale Organizaţiei,
b) state membre care nu sunt membre ale Comisiilor respective,
c) organizații şi asociații internaționale, care au competențe în problemele referitoare la activitatea Organizaţiei 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 şi 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 şi în celelalte limbi de lucru, iar propunerile şi deciziile sunt traduse integral.

§ 8 Procesele verbale prezintă în rezumat deliberările. Propunerile şi deciziile sunt reproduse integral. În ceea ce priveşte 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 îşi stabilesc propriul regulament interior.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 17
Comisia de revizuire

§ 1 Comisia de revizuire:
a) hotărăşte, în conformitate cu Articolul 33 § 4, asupra propunerilor de modificare a Convenţiei;
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 obţine atunci când sunt reprezentate majoritatea statelor membre.

ARTICOLUL 18
Comisia de experţi RID

§ 1 Comisia de experţi RID hotărăşte, în conformitate cu Articolul 33 § 5, asupra propunerilor de modificare a Convenţiei.

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

ARTICOLUL 19
Comisia de facilităţi feroviare

§ 1 Comisia de facilităţi feroviare:
a) se pronunţă asupra tuturor problemelor care vizează facilitarea trecerii frontierelor în traficul internaţional feroviar;
b) recomandă standarde, metode, proceduri şi practici referitoare la facilităţile feroviare.

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

ARTICOLUL 20
Comisia de experţi tehnici

§ 1 Comisia de experţi tehnici:
a) hotărăşte, în conformitate cu Articolul 5 din Regulile uniforme APTU, asupra validării unei norme tehnice privind materialul feroviar destinat să fie utilizat în traficul internaţional;
b) hotărăşte, în conformitate cu Articolul 6 din Regulile uniforme APTU, asupra adoptării unei prescripţii tehnice uniforme privind construcţia, exploatarea, întreţinerea sau privind o procedură referitoare la materialul feroviar destinat utilizării în traficul internaţional;

SECRETARIAT

c) urmărește aplicarea normelor tehnice şi a prescripțiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar destinat utilizării în traficul internațional feroviar şi examinează dezvoltarea acestora în vederea validării sau adoptării lor în
conformitate cu procedurile prevăzute la Articolele 5 şi 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 şi 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 îşi asumă funcțiile legate de secretariatul Organizaţiei.

§ 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-şi asume funcțiile de depozitar (Articolul 36);
b) să reprezinte Organizaţia în afara acesteia;
c) să comunice statelor membre deciziile luate de Adunarea generală şi de Comisii (Articolul 34 § 1, Articolul 35 §1);
d) să execute sarcinile care îi sunt încredințate de celelalte organe ale Organizaţiei;
e) să examineze propunerile statelor membre de modificare a Convenției, recurgând, dacă este cazul, la asistenta unor experți;
f) să convoace Adunarea generală şi 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 şi raportul de gestiune a Organizaţiei şi să le supună Comitetului administrativ spre aprobare (Articolul 25);
i) să gestioneze finanțele Organizaţiei în cadrul bugetului aprobat;
j) să încerce, la solicitarea uneia din părțile în cauză, să soluționeze, punând la dispoziție bunele sale oficii, diferențele dintre acestea create ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenției;

SECRETARIAT

k) să emită, la solicitarea tuturor părţilor în cauză, o opinie privind diferenţele create ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenţiei;
l) să-şi asume funcţiile care îi sunt atribuite în conformitate cu Titlul V;
m) să primească comunicatele statelor membre, ale organizaţiilor şi asociaţiilor internaţionale menţionate la Articolul 16 § 5 şi ale operatorilor (transportatori, gestionari de infrastructură, etc.) care participă la traficul internaţional feroviar şi să le notifice, dacă este cazul, celorlalte state membre, organizaţii şi asociaţii internaţionale, precum şi operatorilor respectivi;
n) să exercite conducerea personalului Organizaţiei;
o) să informeze statele membre, în timp util, asupra tuturor cazurilor de posturi rămase vacante în cadrul Organizaţiei;
p) să ţina la zi şi să publice listele liniilor menţionate la Articolul 24.

§ 4 Secretarul general poate să prezinte din proprie iniţiativă propuneri de modificare a Convenţiei.

ARTICOLUL 22
Personalul Organizaţiei

Drepturile şi obligaţiile personalului Organizaţiei sunt stabilite prin statutul personalului întocmit de Comitetul administrativ în conformitate cu Articolul 15 § 5, litera c).

ARTICOLUL 23
Buletinul

§ 1 Organizaţia editează un Buletin care conţine comunicatele oficiale, precum şi comunicate necesare şi utile în vederea aplicării Convenţiei.

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

ARTICOLUL 24
Listele liniilor

§ 1 Liniile maritime şi a căilor de navigaţie interioară menţionate în Articolul 1 din Regulile uniforme CIV şi din Regulile uniforme CIM, pe care se efectuează transporturi, care fac obiectul unui singur contract de transport, în plus faţă de transportul feroviar, sunt înscrise pe două liste:
a) lista liniilor maritime şi a căilor de navigaţie interioară CIV,
b) lista liniilor maritime şi a căilor de navigaţie 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.

SECRETARIAT

§ 3 Statele membre adresează secretarului general comunicările lor privind înscrierea sau radierea de pe listă a liniilor menţionate la §§ 1 şi 2. Liniile maritime şi a căilor de navigaţie interioară menţionate 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 şi pe căile de navigaţie interioară menţionate la § 1 şi transporturile pe liniile feroviare menţionate la § 2 fac subiectul prevederilor Convenţiei din momentul expirării unei luni de la data notificării înscrierii de către Secretarul general. Aceste linii încetează să mai fie subiectul prevederilor Convenţiei la expirarea a trei luni de la data notificării radierii lor de către secretarul general, cu excepţia transporturilor aflate în curs, care trebuie finalizate.

TITLUL IV
Finanţele

ARTICOLUL 25
Programul de lucru. Bugetul. Conturile. Raportul de gestiune

§ 1 Programul de lucru, bugetul şi conturile Organizaţiei acoperă o perioadă de doi ani calendaristici.

§ 2 Organizaţia editează, cel puţin o dată la doi ani, un raport de gestiune.

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

ARTICOLUL 26
Finanţarea cheltuielilor

§ 1 Sub rezerva §§ 2 până la 4, cheltuielile Organizaţiei, care nu sunt acoperite prin alte venituri, sunt suportate de statele membre astfel: două cincimi pe baza cheii de repartiţie a contribuţiilor în conformitate cu sistemul Naţiunilor Unite, şi trei cincimi în mod proporţional cu lungimea totală a infrastructurilor feroviare precum şi a liniilor maritime şi a căilor de navigaţie interioară înscrise în conformitate cu Articolul 24 § 1. Totuşi, liniile maritime şi a căilor de navigaţie 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 contribuţiei menţionate la § 1 se aplică după cum urmează:

SECRETARIAT

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 şi 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% şi cel mult 15% din valoarea contribuțiilor.

§ 4 Comitetul administrativ stabilește atribuțiile Organizației care privesc:
a) toate statele membre în mod egal şi cheltuielile care sunt suportate de toate statele membre, în conformitate cu formula de calcul menționată la § 1,
b) numai unele din statele membre şi 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 plătibil în două aconturi, 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 şi a situației conturilor de către statele membre, secretarul general comunică valoarea definitivă a contribuției pentru cei doi ani calendaristici precedenți, precum şi 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 şi-a plătit partea sa din contribuție, se suspendă dreptul său de vot până când îşi 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 şi 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 şi 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-şi fi plătit sumele cu care este debitor.

SECRETARIAT

§ 11 Organizaţia percepe o remuneraţie pentru acoperirea cheltuielilor specifice rezultate din activităţile prevăzute la Articolul 21 § 3, literele j) până la l). În cazurile prevăzute la Articolul 21 § 3, literele j) şi k), această remuneraţie 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 absenţa unei decizii contrare a Adunării generale, în conformitate cu Articolul 14 § 2, litera k), auditarea conturilor se efectuează de către statul unde Organizaţia îşi are sediul, în conformitate cu regulile din prezentul Articol şi, sub rezerva oricăror directive speciale ale Comitetului administrativ, în conformitate cu regulamentul privind finanţele şi contabilitatea Organizaţiei (Articolul 15 § 5, litera e)).

§ 2 Auditorul va avea acces oricând fără restricţii la toate înregistrările, conturile, documentele contabile şi alte informaţii pe care le consideră necesare.

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

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

TITLUL V
Arbitrajul

ARTICOLUL 28
Competenţa

§ 1 Diferendele dintre statele membre, generate ca urmare a interpretării sau aplicării Convenţiei, precum şi diferendele dintre statele membre şi Organizaţie, create ca urmare a interpretării sau aplicării Protocolului în ceea ce priveşte privilegiile şi imunităţile, pot fi supuse spre soluţionare unui tribunal de arbitraj, la solicitarea uneia din părţi. Părţile hotărăsc în mod liber componenţa tribunalului de arbitraj şi procedura de arbitraj.

§ 2 Celelalte diferende izvorâte ca urmare a interpretării sau a aplicării Convenţiei şi a celorlalte convenţii elaborate de Organizaţie, în conformitate cu Articolul 2 § 2, dacă nu au fost soluţionate pe cale amiabilă sau supuse deciziei unor tribunale obişnuite, pot fi supuse spre soluţionare unui tribunal de arbitraj, prin acordul dintre părţile interesate. Pentru componenţa tribunalului de arbitraj şi procedura de arbitraj se aplică Articolele 29 până la 32.

SECRETARIAT

§ 3 Fiecare stat, atunci când adresează o cerere de aderare la Convenție, își poate rezerva dreptul să nu aplice prevederile de la §§ 1 şi 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 şi termenele convenite pentru numirea arbitrului 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 şi 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 arbitrului 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

SECRETARIAT

§ 1 Tribunalul de arbitraj hotărăşte asupra procedurii de urmat, ţinând seama în principal de următoarele prevederi:
a) el instrumentează şi judecă cauzele pe baza elementelor furnizate de părţi, fără să fie constrâns de interpretările acestora, atunci când este chemat să pronunţe sentinţa;
b) nu poate să acorde mai mult sau altceva decât se solicită în concluziile reclamantului, nici mai puţin decât s-a recunoscut de către pârât ca fiind datorat;
c) sentinţa arbitrală, motivată în mod corespunzător, este redactată de tribunalul de arbitraj şi este notificată părţilor de către secretarul general;
d) în afara unei prevederi contrare de drept imperativ al locului unde îşi are sediul tribunalul de arbitraj şi sub rezerva unui acord contrar al părţilor, sentinţa arbitrală este definitivă.

§ 2 Onorariile arbitrilor sunt stabilite de secretarul general.

§ 3 Prin sentinţa tribunalului de arbitraj se stabileşte valoarea costurilor şi cheltuielilor de judecată şi se hotărăşte repartizarea între părţi atât a acestor cheltuieli cât şi a onorariilor arbitrilor.

ARTICOLUL 32
Termenul de prescripție. Forța executorie

§ 1 Aplicarea procedurii de arbitraj are, în ceea ce priveşte 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 Convenţie. În acest caz, precum şi în cazurile menţionate 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 hotărăşte asupra propunerilor de modificare a:
a) Articolelor 9 şi 27 §§ 2 până la 10;
b) Regulilor uniforme CIV, cu excepţia Articolelor 1, 2, 5, 6, 16, 26 până la 39, 41 până la 53 şi 56 până la 60;
c) Regulilor uniforme CIM, cu excepţia Articolelor 1, 5, 6 §§ 1 şi 2, a Articolelor 8, 12, 13 § 2, a Articolelor 14, 15 §§ 2 şi 3, a Articolului 19 §§ 6 şi 7, precum şi a Articolelor 23 până la 27, 30 până la 33, 36 până la 41 şi 44 până la 48;
d) Regulilor uniforme CUV, cu excepţia Articolelor 1, 4, 5 şi 7 până la 12;
e) Regulilor uniforme CUI, cu excepţia Articolelor 1, 2, 4, 8 până la 15, 17 până la 19, 21, 23 până la 25;
f) Regulilor uniforme APTU, cu excepţia Articolelor 1, 3 şi 9 până la 11, precum şi a Anexelor la aceste Reguli uniforme;
g) Regulilor uniforme ATMF, cu excepţia Articolelor 1, 3 şi 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 urmarea 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 excepţia celor care,
înaintea intrării lor în vigoare, au făcut o declarație conform căreia nu aprobă modificările în cauză.

SECRETARIAT

§ 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 excepţia celor care, înaintea intrării lor în vigoare, au făcut o declarație conform căreia nu aprobă modificările în cauză şi cu excepţia 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 şi declarațiile lor prin care comunică faptul că nu aprobă aceste modificări. Secretarul general informează despre aceasta celelalte state membre.

§ 5 Termenul menționat la §§ 2 şi 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 şi 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 Organizaţiei 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 şi între statele membre care s-au opus deciziilor în termenele stabilite, în conformitate cu § 3. Secretarul general notifică statelor membre această suspendare; aceasta ia sfârşit 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 şi 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 experţi RID sau de Comisia de experţi tehnici intră în vigoare pentru toate statele membre, în prima zi a celei de-a şasea luni imediat următoare celei în cursul căreia secretarul general a notificat statele membre.

§ 4 Statele membre pot formula o obiecţie în termen de patru luni începând cu data notificării menţionate la § 3. În cazul unei obiecţii formulate de un sfert din statele membre, modificarea nu intră în vigoare. În statele membre care au formulat, în termenele stabilite, o obiecţie cu privire la o decizie, aplicarea Apendicelui respectiv este suspendată în întregime, pentru traficul cu şi între statele membre, începând din momentul intrării în vigoare a deciziilor respective. Totuşi, în cazul unei obiecţii formulate împotriva validării unei norme tehnice sau împotriva adoptării unei prescripţii tehnice uniforme, doar acea normă sau prescripţie este suspendată, pentru traficul cu şi între statele membre, începând cu momentul în care deciziile respective intră în vigoare; situaţia este identică şi în cazul unei obiecţii parţiale.

§ 5 Secretarul general informează statele membre asupra suspendărilor menţionate 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 obiecţii.

§ 6 Pentru stabilirea numărului de obiecţii prevăzute la §§ 2 şi 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 declaraţie în conformitate cu Articolul 9 § 1 din Regulile uniforme APTU.

TITLUL VII
Prevederi finale

ARTICOLUL 36
Depozitarul

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

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

SECRETARIAT

ARTICOLUL 37
Aderarea la Convenţie

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

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

§ 3 Cererea este considerată ca fiind acceptată la trei luni după comunicarea menţionată la § 2, în afara cazului când depozitarului i se adresează o opunere în această privinţă din partea a cinci state membre. Depozitarul va aviza, fără întârziere, atât statul care a formulat cererea, cât şi 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 puţin 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 Convenţie nu se poate referi decât la Convenţie, în versiunea sa aflată în vigoare la data când aderarea respectivă devine efectivă.

ARTICOLUL 38
Aderarea unor organizaţii regionale de integrare economică

§ 1 Aderarea la Convenţie este deschisă organizaţiilor regionale de integrare economică care au competenţa adoptării legislaţiei lor, care este obligatorie pentru membrii lor, în domeniile reglementate de această Convenţie, şi la care sunt membre unul sau mai multe state membre. Condiţiile acestei aderări sunt definite într-un acord încheiat între Organizaţie şi organizaţia regională.

§ 2 Organizaţia regională poate să exercite drepturile de care dispun membrii săi în baza Convenţiei, în măsura în care aceste drepturi acoperă domenii care ţin de competenţa sa. Acelaşi lucru este valabil şi pentru obligaţiile care revin statelor membre în baza Convenţiei, cu excepţia obligaţiilor financiare menţionate la Articolul 26.

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

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

SECRETARIAT

ARTICOLUL 39
Membrii asociaţi

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

§ 2 Un membru asociat poate să participe la lucrările organelor menţionate la Articolul 13 § 1, literele a) şi 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 Organizaţiei cu 0,25% din contribuţii (Articolul 26 § 3).

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

ARTICOLUL 40
Suspendarea calităţii de membru

§ 1 Un stat membru poate solicita, fără să denunţe Convenţia, suspendarea calităţii sale de membru al Organizaţiei, atunci când pe teritoriul său nu se mai efectuează nici un fel de trafic internaţional feroviar, din motive care nu sunt imputabile acestui stat membru.

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

§ 3 Suspendarea calităţii 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 calităţii de membru ia sfârşit odată
cu notificarea de către statul membru a reluării pe teritoriul său a traficului internaţional feroviar. Secretarul general notifică, fără întârziere, despre aceasta celelalte state membre.

§ 4 Suspendarea calităţii de membru are drept consecinţă:
a) exonerarea statului membru de obligaţia de a contribui la finanţarea cheltuielilor Organizaţiei;
b) suspendarea dreptului de vot în organele Organizaţiei;
c) suspendarea dreptului de obiecţie în conformitate cu Articolul 34 §§ 2 şi 3 şi cu Articolul 35 §§ 2 şi 4.

ARTICOLUL 41
Denunţarea Convenţiei

§ 1 Convenţia poate fi denunţată în orice moment.

§ 2 Orice stat membru care doreşte să procedeze la o denunţare îl înştiinţează despre aceasta pe depozitar. Denunţarea devine efectivă la data de 31 decembrie a anului următor.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 42
Declarații şi 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 şi 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 Organizaţiei

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

§ 2 În cazul dizolvării Organizaţiei, bunurile şi activele sale sunt atribuite statelor membre care au fost membre ale Organizaţiei 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 Organizaţiei pe perioada celor cinci ani precedenți.

ARTICOLUL 44
Prevedere tranzitorie

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

ARTICOLUL 45
Textele Convenției

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

§ 2 La propunerea unuia din statele interesate, Organizaţia 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.

SECRETARIAT

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 exproprierea 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

SECRETARIAT

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 priveşte impozitele şi taxele care nu constituie decât simpla remunerare a serviciilor aduse.

§ 3 Bunurile achiziționate în conformitate cu § 1 nu pot fi vândute sau cedate şi 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 şi care sunt strict necesare pentru exercitarea activităților sale oficiale, sunt scutite de toate tarifele şi taxele care se percep la import sau la export.

§ 2 Nu se acordă nici o scutire, în sensul prezentului Articol, în cazul achizițiilor şi 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 şi 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 şi 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 şi 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.

SECRETARIAT

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 in 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 facilitați 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 si in 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 reglementarilor 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 facilitați;

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 şi ai rentelor viagere plătite de Organizaţie foştilor membri ai personalului sau persoanelor în drept;

e) în ceea ce priveşte reglementările de schimb, aceleaşi privilegii ca cele acordate în mod normal membrilor personalului organizaţiilor internaţionale;

f) în perioade de criză pe plan internaţional, aceleaşi facilitaţi de repatriere pentru ei şi pentru membrii de familie ai acestora ca cele acordate în mod normal membrilor personalului organizaţiilor internaţionale.

ARTICOLUL 10
Privilegiile şi imunităţile experţilor

Experţii la care apelează Organizaţia atunci când exercita funcţii pe lângă Organizaţie sau îndeplinesc misiuni pentru aceasta, inclusiv pe durata călătoriilor efectuate în timpul exercitării acestor funcţii şi în cursul misiunilor, se bucură de următoarele privilegii şi imunităţi, în măsura în care acestea le sunt necesare pentru exercitarea funcţiilor lor:

a) imunitate de jurisdicţie pentru actele, inclusiv în scris sau prin viu grai, săvârşite de ei în timpul exercitării funcţiilor; 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 aparţinând unui expert sau condus de acesta, sau în cazul unei încălcări a reglementarilor de circulaţie referitoare la mijlocul de transport respectiv; experţii continuă să beneficieze de aceasta imunitate chiar şi după încetarea funcţiilor lor pe lângă Organizaţie;

b) inviolabilitatea tuturor actelor şi documentelor lor oficiale;

c) facilităţile de schimb necesare transferării remuneraţiilor lor;

d) aceleaşi facilitaţi, în ceea ce priveşte bagajele lor personale, ca cele acordate funcţionarilor Guvernelor străine aflaţi în misiune oficială temporară.

ARTICOLUL 11
Scopul privilegiilor şi al imunităţilor acordate

§ 1 Privilegiile şi imunităţile prevăzute de prezentul Protocol sunt instituite exclusiv pentru a se asigura, în orice împrejurări, funcţionarea liberă a Organizaţiei şi independentă totală a persoanelor cărora le sunt acordate. Autorităţile competente ridică orice imunitate în toate cazurile în care menţinerea acesteia poate împiedica acţionarea în justiţie şi în care aceasta imunitate poate fi ridicată fără a aduce atingere realizării obiectivului pentru care a fost acordată.

§ 2 Autorităţile competente în termenii § 1 sunt:

a) statele membre, pentru reprezentanţii lor;

b) Comitetul administrativ pentru secretarul general;

c) secretarul general pentru ceilalţi funcţionari ai Organizaţiei precum şi pentru experţii la care apelează Organizaţia.

SECRETARIAT

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 precauţie necesare în interesul siguranţei sale publice.

§ 2 Organizaţia cooperează în permanenţă cu autorităţile competente ale statelor membre în vederea facilitării unei bune administrări a justiţiei, a asigurării respectării legilor şi prescripţiilor statelor membre respective şi a prevenirii oricărui abuz la care ar putea conduce privilegiile şi imunităţile prevăzute în prezentul Protocol.

ARTICOLUL 13
Tratamentul acordat propriilor cetăţeni

Nici un stat membru nu are obligaţia de a acorda privilegiile şi imunităţile menţionate la :

a) Articolul 8, cu excepţia literei d),
b) Articolul 9, cu excepţia literelor a), b) si d),
c) Articolul 10, cu excepţia literelor a) si b)
propriilor cetăţeni sau persoanelor care îşi au reşedinţa permanenta in acest stat.

ARTICOLUL 14
Acorduri complementare

Organizaţia poate să încheie cu un stat membru sau cu mai multe state membre unele acorduri complementare în vederea aplicării prezentului Protocol în ceea ce priveşte statul membru respectiv sau statele membre respective, precum şi alte acorduri în vederea asigurării bunei funcţionari a Organizaţiei.

SECRETARIAT

REGULI UNIFORME
privind Contractul de Transport International 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 interioara 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:

SECRETARIAT

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 avizat 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 corporala 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 in baza prezentelor Reguli uniforme, sau un transportator succesiv răspunzător in 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.

SECRETARIAT

§ 2 Pentru transporturile efectuate între doua 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, daca 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.

SECRETARIAT

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 daca 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 priveşte 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.

SECRETARIAT

§ 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 si vehicule

CAPITOLUL 1
Prevederi comune

ARTICOLUL 12
Obiecte si 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 International 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 mana, 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.

SECRETARIAT

§ 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 si 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.

SECRETARIAT

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 plătibil 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 expediere, 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 sa 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 ii sunt livrate in 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 si 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;

SECRETARIAT

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 in limitele prezentelor Reguli uniforme și fără a aduce prejudiciu dreptului sau de regres împotriva terțului.

SECRETARIAT

§ 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 şi vătămare corporala a calatorilor, transportatorul care avea în sarcina, în conformitate cu contractul de transport, prestaţia de serviciu de transport în cursul căruia s-a produs accidentul. Atunci când aceasta prestaţie nu a fost realizata de transportator, ci de un transportator substituit, cei doi transportatori sunt răspunzători in mod solidar, in 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 şi pentru funerarii;
b) daca decesul nu a survenit imediat, daunele-interese prevăzute in Articolul 28.

§ 2 Daca, prin decesul unui călător, persoanele faţă de care acesta avea sau ar fi avut în viitor o obligaţie de întreţinere, în baza legii, sunt private de sprijinul lor, aceste persoane au dreptul de asemenea să fie despăgubite pentru aceasta pierdere. Acţiunea în daune-interese a persoanelor cărora calatorul le asigura întreţinerea, fără a fi obligat prin lege, este reglementată de legislaţia naţională.

ARTICOLUL 28
Daune-interese în caz de vătămare corporală

În caz de vătămare corporală sau de orice alt prejudiciu al integrităţii fizice sau psihice a călătorului, daunele-interese cuprind:
a) cheltuielile necesare, în special cele pentru tratament şi transport;
b) repararea prejudiciului cauzat fie prin incapacitate de muncă totală sau parţială, fie prin sporirea trebuinţelor.

ARTICOLUL 29
Despăgubiri pentru alte prejudicii corporale

Legislaţia naţională stabileşte dacă, şi în ce măsură, transportatorul trebuie să plătească daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decât cele prevăzute la Articolele 27 si 28.

ARTICOLUL 30
Forma şi suma daunelor-interese în caz de deces şi vătămare corporală

§ 1 Daunele-interese prevăzute la Articolul 27 § 2 şi la Articolul 28, litera b) trebuie acordate sub formă de sumă globală. Totuşi, dacă legislaţia naţională 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 stabileşte în conformitate cu legislaţia naţională. Totuşi, în aplicarea prezentelor Reguli uniforme, este fixată o limită maximă de 175.000 unităţi de cont în capital sau în renta anuală corespunzând acestui capital, pentru fiecare călător, în cazul în care legislaţia naţională 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 Totuşi 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 şi Articolul 33 § 1, cauzate de un accident în legătură cu exploatarea feroviară survenit în timp ce calatorul se afla în vehiculele menţionate, sau în timpul intrării sau ieşirii din acestea.

§ 3 Atunci când, ca urmare a unor circumstanţe excepţionale, exploatarea feroviară este în mod provizoriu întreruptă iar călătorii sunt transportaţi 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 continuata în aceeaşi zi, sau continuarea nu poate fi ceruta în mod rezonabil în aceeaşi zi, din cauza circumstanţelor date. Daunele-interese cuprind cheltuielile rezonabile de cazare, precum şi cheltuielile rezonabile ocazionate de informarea persoanelor care-l aşteptau pe calator.

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

a) circumstanţe exterioare exploatării feroviare pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute particularităţile cazului în speţă, nu le putea evita şi a căror consecinţe nu le putea preîntâmpina,

SECRETARIAT

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 excepţia cazului în care paguba este cauzată de o vină a transportatorului. Celelalte Articole ale Titlului IV, cu excepţia Articolului 51 si 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.

SECRETARIAT

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,

SECRETARIAT

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 si 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.

SECRETARIAT

§ 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 reține, 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 Daca 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 forfetara 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 parții depreciate, dacă doar o parte din bagaje s-a depreciat datorită avariei.

SECRETARIAT

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 integrala 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 pierduta.

§ 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 si 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.

SECRETARIAT

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 Secțiuni, 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.

SECRETARIAT

§ 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 efectiva 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.

SECRETARIAT

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 si 20,

2. prevederilor specifice pentru transportul vehiculelor, conținute în Condițiile generale de transport, sau

3. Regulamentului privind Transportul International Feroviar de Mărfuri Periculoase (RID), sau

b) cauzată de către obiectele sau animalele pe care le ia cu sine.

cu excepţia 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 supusa legilor și prescripțiilor statului unde are loc constatarea.

SECRETARIAT

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 si 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 corespunzător, 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 in 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 sa livreze bagajul sau vehiculul, este înscris, cu consimțământul sau, pe buletinul de bagaje înregistrate sau pe buletinul de transport, acesta poate fi acționat in justiție in conformitate cu § 2, chiar daca nu a preluat bagajul sau vehiculul.

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

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

SECRETARIAT

§ 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 fata 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 introdusa 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 ii 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.

SECRETARIAT

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, daca:

1. pierderea sau avaria a fost constatată in conformitate cu Articolul 54, înainte ca persoana in drept sa 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 existentă 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, si

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 corporala 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;

SECRETARIAT

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 in 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 acelora care demonstrează că paguba nu a fost cauzată de aceștia; repartizarea se face proporțional cu partea din prețul de transport care revine fiecărui transportator.

SECRETARIAT

§ 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 sa-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 instanță 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.

SECRETARIAT

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 şi locul prevăzut pentru livrare sunt situate în două state membre diferite. Acestea se aplică indiferent de sediul şi 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 şi locul prevăzut pentru livrare sunt situate în două state diferite din care cel puțin unul este stat membru şi 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 şi aceluiași dintre aceste state.

§ 6 Fiecare stat, Parte a unei convenții privind transportul internațional feroviar direct de mărfuri şi 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 şi 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 şi itinerarul prevăzut în contractul de transport să fie situate pe infrastructura desemnată sau

SECRETARIAT

b) ca infrastructura desemnată să lege infrastructura a două state membre şi 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 şi prescripțiilor de drept vamal şi acelora 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 şi 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 şi 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 şi 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 menţionate la §§ 1 şi 2 precum şi intrarea lor în vigoare sunt comunicate Organizaţiei Interguvernamentale pentru Transporturile Internaţionale Feroviare. Secretarul general al Organizaţiei informează despre aceasta statele membre şi operatorii interesaţi.

Articolul 5
Drept imperativ

În lipsa unei clauze contrare în prezentele Reguli uniforme, este nulă şi 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 îşi poate asuma o răspundere şi obligaţii mai grele decât cele care sunt prevăzute de prezentele Reguli uniforme.

Titlul II

Încheierea şi 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 destinaţie şi să o predea destinatarului.

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

§3 Scrisoarea de trăsură este semnată de expeditor şi de transportator. Semnătura poate fi înlocuită printr-o ştampilă, o indicaţie a maşinii 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 şi trebuie să remită duplicatul expeditorului.

§5 Scrisoarea de trăsură nu are valoarea unui conosament.

§6 Pentru fiecare expediţie trebuie întocmită o scrisoare de trăsură. Dacă nu există o convenţie contrară între expeditori şi transportator, una şi aceiaşi scrisoare de trăsură se poate referi numai la încărcătura unui singur vagon.

§7 În cazul unui transport care circulă pe teritoriul vamal al Comunităţii Europene sau pe teritoriul pe care este aplicată procedura de tranzit comun, fiecare expediţie trebuie să fie însoţită de o scrisoare de trăsură care să corespundă cerinţelor Articolului 7.

§8 Asociațiile internaționale ale transportatorilor întocmesc modelele uniforme de scrisoare de trăsură de acord cu asociațiile internaționale ale clientelei şi cu organismele competente în materie vamală din statele membre, precum şi 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 şi tratarea datelor trebuie să fie echivalente din punct de vedere funcțional, îndeosebi în ceea ce priveşte 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 şi data întocmirii sale;
numele şi adresa expeditorului;
numele şi adresa transportatorului care a încheiat contractul de transport;
numele şi adresa celui căruia îi este efectiv remisă marfa, dacă acesta nu este transportatorul vizat la litera c);
locul şi data luării în primire a mărfii;
locul de livrare;
numele şi adresa destinatarului;
h) denumirea naturii mărfii şi a modului de ambalare, şi, pentru mărfurile periculoase, denumirea prevăzută de Regulamentul privind Transportul International Feroviar al Mărfurilor Periculoase (RID);
i) câtimea coletelor şi însemnele şi 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 şi 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.

SECRETARIAT

§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 şi-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 şi 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 şi 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 şi 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 şi transportator, tarifele (prețurile de transport, tarifele accesorii, tarifele vamale şi alte tarife survenite din momentul încheierii contractului de transport până la livrare) sunt plătite de către expeditor.

SECRETARIAT

§ 2 Atunci când, în baza unei convenții între expeditor şi transportator, tarifele sunt puse în sarcina destinatarului şi când destinatarul nu a retras scrisoarea de trăsură, nici nu şi-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 şi 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 şi 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 şi, dacă transportatorul încă mai deține duplicatul scrisorii de trăsură şi 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 şi a ambalajului său, precum şi a exactității mențiunilor din scrisoarea de trăsură privind câtimea coletelor, marcajele şi numerele lor, precum şi 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 şi a condițiilor contractului de transport şi 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 şi 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 şi a exactității enunțurilor scrisorii de trăsură cu privire la câtimea coletelor, mărcile lor şi numerele lor, precum şi 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 şi a ambalajului său indicată în scrisoarea de trăsură sau, în lipsa unor astfel de mențiuni, a aparentei stări bune şi a exactității mențiunilor enunțate la § 2 numai în cazul în care transportatorul Ie-a verificat şi a înscris în scrisoarea de trăsură rezultatul corespunzător acestei verificări.

SECRETARIAT

§ 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 şi descărcarea mărfii

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

§ 2 Expeditorul este răspunzător pentru toate consecințele unei încărcări defectuoase efectuată de el şi 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 şi cheltuielile care ar avea la origine lipsa sau defectuozitatea ambalajului mărfii, cu excepţia cazului în care defectuozitatea, 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 şi să-i furnizeze toate informațiile dorite.

§ 2 Transportatorul nu este obligat să verifice dacă aceste documente şi 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 şi informații, cu excepţia cazului în care vina revine transportatorului.

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

SECRETARIAT

§ 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 şi prescripțiile statului în care acestea trebuie efectuate o permit;
să procedeze la plata tarifelor vamale şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi transportatorul convin asupra termenului de livrare. În lipsa unei conveniți, acest termen nu poate depăşi pe cea care rezultă din aplicarea §§ 2 până la 4.

§2 Sub rezerva §§ 3 şi 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

SECRETARIAT

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 şi de sărbători legale.

Articolul 17
Livrarea

§1 Transportatorul trebuie să remită scrisoarea de trăsură şi să livreze marfa destinatarului la locul de livrare prevăzut, contra descărcării şi 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 şi 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 şi achitarea creanțelor rezultând din contractul de transport, atât timp cât nu s-a procedat la verificările pe care Ie-a cerut în vederea constatării unei pagube invocate.

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

SECRETARIAT

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

SECRETARIAT

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

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

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

§5 Atunci când, în temeiul condiţiilor prevăzute la § 3, transportatorul nu poate executa dispoziţiile pe care le primeşte, el trebuie să anunţe imediat despre aceasta pe cel de la care au provenit dispoziţiile.

§6 În caz de culpă a transportatorului, acesta este răspunzător pentru consecinţele neexecutării sau executării defectuoase a unei modificări ulterioare. Totuşi, eventuala despăgubire nu o poate depăşi 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 faţă de destinatar pentru paguba care rezultă de aici, dacă duplicatul scrisorii de trăsură i-a fost transmis acestuia din urmă. Totuşi, eventuala despăgubire nu trebuie să o depăşească 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 instrucţiuni, furnizându-i acestuia toate informaţiile utile de care dispune.

§2 Dacă nu este posibilă continuarea transportului, transportatorul cere instrucţiuni celui care are dreptul să dispună de marfă. Dacă transportatorul nu poate obţine instrucţiuni 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 şi să îi ceară instrucţiuni, cu excepţia cazului în care, printr-o menţiune în scrisoarea de trăsură, expeditorul a cerut ca marfa să-i fie returnată din oficiu dacă survine o împiedicare la livrare.

SECRETARIAT

§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 daca 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 şi 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 şi dispune asupra termenelor care corespund acestuia din urmă.

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

§3 Transportatorul poate proceda la vânzarea mărfii, fără a aştepta 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 şi 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 şi dacă împiedicarea la transport sau la livrare nu poate fi suprimată în

conformitate cu §§ 2 şi 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 şi din avarierea mărfii, survenite din momentul luării în primire a mărfii până la livrare, precum şi pentru paguba care rezultă din depăşirea termenului de livrare, oricare ar fi infrastructura feroviară utilizată.

§ 2 Transportatorul este descărcat de această răspundere în măsura în care pierderea, avaria sau depăşirea termenului de livrare a avut drept cauză o greşeală a persoanei în drept, o dispoziție a acestuia care nu rezultă dintr-o greşeală a transportatorului, un viciu propriu al mărfii (deteriorare interioară, deşeu, etc.) sau din împrejurări pe care transportatorul nu putea să le evite şi 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 şi înscris în scrisoarea de trăsură; sub rezerva pagubelor care le-ar suferi ca urmare a influentelor atmosferice, nu sunt considerate ca fiind transportate în vagon descoperit, mărfurile transportate în unități de transport intermodal şi în vehicule rutiere închise transportate pe vagoane; dacă, pentru transportul mărfurilor în vagoane descoperite, expeditorul utilizează prelate, transportatorul îşi asumă aceeaşi 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 defectuozitatea 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 şi 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 şi transportator şi 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 şi 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 şi pentru paguba care rezultă din depăşirea termenului de livrare, dacă nu dovedeşte 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 menţionate pe inventarul care îl însoțește.

Articolul 25
Sarcina probei

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

§2 Atunci când transportatorul stabileşte 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 îşi păstrează totuşi 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 neobişnuită 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 şi îşi 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 încredinţat, în totalitate sau în parte, executarea transportului unui transportator substituit, care îşi exercită sau nu un drept ce îi revine prin contractul de transport, transportatorul rămâne, totuşi, 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 şi 41 se aplică atunci când este intentată o acţiune în justiţie împotriva agenţilor şi tuturor celorlalte persoane la serviciile cărora recurge transportatorul substituit pentru executarea transportului.

SECRETARIAT

§3 Orice convenţie specifică prin care transportatorul îşi asumă obligaţii care nu-l incumbă în baza prezentelor Reguli uniforme, sau renunţă la drepturile care îi sunt conferite de aceste Reguli uniforme, este fără efect faţă de transportatorul substituit care nu Ie-a acceptat în mod expres şi în scris. Indiferent de faptul că transportatorul substituit a acceptat sau nu această convenţie, transportatorul rămâne totuşi legat prin obligaţiile sau renunţările care rezultă dintr-o astfel de convenţie specifică.

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

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

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

Articolul 28
Prezumţia de pagubă în caz de reexpediere

§1 Atunci când un transport expediat în conformitate cu prezentele Reguli uniforme a făcut obiectul unei reexpedieri supuse aceloraşi Reguli şi când o pierdere parţială sau o avarie a fost constatată după această reexpediere, există prezumţia că ea a fost produsă pe durata ultimului contract de transport, dacă expediţia a rămas sub paza transportatorului şi a fost reexpediată aşa cum a sosit la locul de reexpediere.

§2 Această prezumţie 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 şi ultimul loc de destinaţie.

§3 De altfel această prezumţie este aplicabilă când contractul de transport anterior reexpedierii era supus unei convenţii privind transportul internaţional feroviar direct de mărfuri şi de natură comparabilă prezentelor Reguli uniforme, şi atunci când această convenţie conţine o aceeaşi prezumţie de drept în favoarea transporturilor expediate în conformitate cu aceste Reguli uniforme.

Articolul 29
Prezumţia 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 ţinută la dispoziţia sa în cele treizeci de zile care urmează expirării termenelor de livrare.

SECRETARIAT

§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 plăţii despăgubirii. Transportatorul răspunde în scris acestei solicitări.

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

§4 În lipsa solicitării prevăzute la § 2 sau a instrucţiunilor 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 şi prescripţiile în vigoare din locul în care se găseşte marfa.

Articolul 30
Despăgubire în caz de pierdere

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

§2 Despăgubirea nu poate depăşi 17 unităţi de cont per kilogramul lipsă din masa brută.

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

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

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 depăşeşte, oricare ar fi parcursul efectuat, toleranţele 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 circumstanţele de fapt, că pierderea nu rezultă din cauze care justifică toleranţa.

§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 şi 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 destinaţie.

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

§3 În caz de avarie asupra unui vehicul feroviar care rulează pe roţi proprii şi care este predat la transport ca marfă, sau a unei unităţi de transport intermodal, sau piese ale lor, despăgubirea este limitată, excluzând orice alte daune-interese, la costul de repunere în funcţiune. Despăgubirea nu poate depăşi suma datorată în caz de pierdere.
§4 Transportatorul trebuie, să restituie în plus, în proporţia stabilită la § 1, tarifele prevăzute la Articolul 30 § 4.

Articolul 33
Despăgubirea în caz de depășire a termenului de livrare

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

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

SECRETARIAT

§3 În caz de pierdere parţială a mărfii, despăgubirea prevăzută la §1 nu poate depăşi de patru ori preţul de transport al părţii nepierdute a expediţiei.

§4 În caz de avarie a mărfii, care nu rezultă din depăşirea 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 şi 32 nu poate depăşi 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 convenţie, aceasta poate prevedea şi alte modalităţi de despăgubire decât cele prevăzute la § 1. Dacă, în acest caz, termenele de livrare prevăzute la Articolul 16 §§ 2 până la 4 sunt depăşite, persoana în drept poate pretinde fie despăgubirea prevăzută prin convenţia mai sus menţionată, fie cea prevăzută la §§ 1 până la 5.

Articolul 34
Despăgubirea în caz de declarare a valorii

Expeditorul şi transportatorul pot conveni ca expeditorul să declare în scrisoarea de trăsură o valoare a mărfii care depăşeşte limita menţionată 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 şi 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 şi depăşirea termenului de livrare. în caz de declarare a interesului la livrare, poate fi cerută, pe lângă despăgubirile prevăzute la Articolele 30, 32 şi 33, repararea pagubei suplimentare probate până la concurenţa sumei declarate.

Articolul 36
Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere

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

Articolul 37
Convertire şi dobânzi

SECRETARIAT

§ 1 Atunci când calculul despăgubirii implică convertirea sumelor exprimate în unităţi monetare străine, aceasta este făcută potrivit cursului din ziua şi din locul plăţii despăgubirii.

§2 Persoana în drept poate pretinde dobânzi la despăgubire, calculate la cinci procente pe an, începând din ziua reclamaţiei prevăzute la Articolul 43 sau, dacă nu a existat o astfel de reclamaţie, din ziua acţionării în justiţie.

§3 Dacă persoana în drept nu remite transportatorului, într-un termen convenabil care îi este fixat, piesele justificative necesare pentru lichidarea definitivă a reclamaţiei, dobânzile nu curg între expirarea termenului fixat şi 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 Convenţiei, fiecare stat membru poate, cerând ca menţiunea 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 condiţia ca transportatorul să facă dovada că acesta nu a fost cauzat de acţiunile sale sau din vina sa, de cele ale căpitanului, marinarilor, pilotului sau ale agenţilor săi;
salvare sau tentativă de salvare a unor vieţi omeneşti sau a unor bunuri pe mare;
încărcarea mărfii pe puntea navei, cu condiţia ca ea să fi fost încărcată pe punte cu acordul expeditorului menţionat în scrisoarea de trăsură şi 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 depăşirea 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 totuşi răspunzător dacă persoana în drept face dovada că pierderea, avaria sau depăşirea termenului de livrare este datorată unei greşeli a transportatorului, căpitanului, marinarilor, pilotului sau agenţilor transportatorului.

§4 Atunci când acelaşi parcurs maritim este deservit de mai mulţi operatori înscrişi pe lista liniilor, în conformitate cu Articolul 24 § 1 al Convenţiei, regimul de răspundere aplicabil acestui parcurs trebuie să fie acelaşi pentru toţi aceşti operatori. în plus, atunci când aceşti operatori au fost înscrişi 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 şi 4 sunt comunicate secretarului general. Ele intră în vigoare, cel mai curând, la expirarea unui interval de treizeci de zile începând de la data

SECRETARIAT

la care secretarul general notifică aceste măsuri celorlalte state membre. Expediţiile 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 instalaţie nucleară sau o altă persoană care îi este substituită este răspunzătoare pentru această pagubă, ca urmare a legilor şi prescripţiilor unui stat care stabilesc răspunderea în domeniul energiei nucleare.

Articolul 40
Persoane pentru care răspunde transportatorul

Transportatorul răspunde pentru agenţii săi şi pentru alte persoane la serviciile cărora recurge pentru executarea transportului atunci când aceşti agenţi sau aceste alte persoane acţionează în exerciţiul funcţiunii lor. Gestionarii infrastructurii feroviare pe care este efectuat transportul sunt consideraţi drept persoane la ale căror servicii transportatorul recurge pentru executarea transportului.

Articolul 41
Alte acţiuni în justiţie

§1 În toate cazurile în care se aplică prezentele Reguli uniforme, orice acţiune în justiţie privind răspunderea, sub orice fel de titlu, nu poate fi introdusă împotriva transportatorului decât în condiţiile şi limitările acestor Reguli uniforme.

§2 Acelaşi lucru este valabil pentru orice acţiune în justiţie introdusă împotriva agenţilor şi a altor persoane faţă de care transportatorul este răspunzător în baza Articolului 40.

Titlul IV
Exercitarea drepturilor

Articolul 42
Proces-verbal de constatare

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

SECRETARIAT

§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 şi masa mărfii, precum şi cauza şi valoarea pagubelor să fie constatate de un expert numit de părţile la contractul de transport sau pe cale judecătorească. Procedura este supusă legilor şi prescripţiilor statului unde a avut loc constatarea.

Articolul 43
Reclamații

§1 Reclamaţiile referitoare la contractul de transport trebuie să fie adresate în scris transportatorului împotriva căruia poate fi introdusă acţiunea în justiţie.

§2 Dreptul de a prezenta reclamaţie aparţine persoanelor care au dreptul de a-l acţiona în justiţie pe transportator.

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

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

§5 Scrisoarea de trăsură, duplicatul şi celelalte piese pe care persoana în drept consideră necesar să le anexeze reclamaţiei 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 soluţionării reclamaţiei, transportatorul poate solicita prezentarea scrisorii de trăsură în original, a duplicatului sau a buletinului de ramburs, pentru a înscrie în acestea constatările soluţionării.

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

§1 Sub rezerva §§ 3 şi 4, acţiunile în justiţie 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
şi-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,

SECRETARIAT

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

§2 Dreptul destinatarului de a introduce o acţiune în justiţie 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 şi-a valorificat drepturile care-i revin în baza Articolului 17 § 3.

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

§4 Acţiunea în justiţie referitoare la rambursări nu poate fi introdusă decât de expeditor.

§5 Pentru a introduce o acţiune în justiţie, 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 acţiune în justiţie, destinatarul trebuie să prezinte scrisoarea de trăsură, dacă aceasta i-a fost remisă.

Articolul 45
Transportatori împotriva cărora se poate introduce o acţiune în justiţie

§ 1 Acţiunile în justiţie care izvorăsc din contractul de transport pot fi introduse sub rezerva §§ 3 şi 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 acţiunii în justiţie.

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

§3 Acţiunea în justiţie 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 Acţiunea în justiţie privind rambursarea poate fi introdusă numai împotriva transportatorului care a luat în primire marfa la locul de expediere.

§5 Acţiunea în justiţie poate fi introdusă împotriva unui transportator, altul decât cei specificaţi la §§ 1 până la 4, atunci când aceasta este prezentată ca cerere reconvenţională sau ca excepţie în instanţă referitoare la o cerere principală bazată pe acelaşi contract de transport.

SECRETARIAT

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

§7 Dacă reclamantul are de ales între mai mulţi transportatori, dreptul său de opţiune se stinge în momentul în care acţiunea în justiţie este intentată împotriva unuia dintre aceştia; acest lucru este valabil şi dacă reclamantul are de ales între unul sau mai mulţi transportatori şi un transportator substituit.

Articolul 46
Instanța

§1 Acţiunile în justiţie bazate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse în faţa organelor jurisdicţionale competente ale statelor membre desemnate de comun acord de către părţi, sau în faţa instanţei judecătoreşti din statul pe al cărui teritoriu:
pârâtul îşi are domiciliul sau reşedinţa obişnuită, sediul principal sau sucursala sau agenţia care a încheiat contractul de transport, sau
este situat locul de luare în primire a mărfii sau cel prevăzut pentru livrare.
Alte instanţe nu pot fi sesizate.

§2 Atunci când o acţiune în justiţie fondată pe prezentele Reguli uniforme este introdusă în instanţă în faţa unui organ jurisdicţional competent, în condiţiile prevăzute la § 1, sau când într-un astfel de litigiu a fost pronunţată o sentinţă de către o astfel de instanţă, nu poate fi introdusă nici o nouă acţiune în justiţie pentru aceeaşi cauză între aceleaşi părţi, decât dacă decizia instanţei în faţa căreia a fost introdusă prima acţiune în justiţie nu este susceptibilă de a fi executată în statul în care noua acţiune în justiţie este introdusă.

Articolul 47
Stingerea acțiunii în justiție

§1 Acceptarea mărfii de către persoana în drept stinge orice acţiune în justiţie împotriva transportatorului izvorâtă din contractul de transport, în caz de pierdere parţială, avarie sau depăşire a termenului de livrare.

§2 Totuşi, acţiunea în justiţie nu este stinsă:
a) în caz de pierdere parţială 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 greşeala transportatorului;
b) în caz de pagubă neaparentă a cărei existenţă este constatată după acceptarea mărfii de către persoana în drept, dacă acesta
1. cere constatarea în conformitate cu Articolul 42 imediat după descoperirea pagubei şi cel mai târziu în cele şapte zile care urmează acceptării mărfii, şi
2. dovedeşte în plus că paguba s-a produs între luarea în primire a mărfii şi livrare;

SECRETARIAT

în caz de depăşire a termenului de livrare, dacă persoana în drept şi-a valorificat drepturile, în şaizeci de zile, împotriva unuia din transportatorii vizaţi la Articolul 45 § 1;
dacă persoana în drept dovedeşte că paguba a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni comise fie cu intenţia de a provoca astfel de pagubă, fie în mod temerar şi în cunoştinţă de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

§3 Dacă marfa a fost reexpediată conform Articolului 28, acţiunile în justiţie în caz de pierdere parţială sau avarie izvorâte dintr-unul din contractele de transport anterioare se sting ca şi 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.

SECRETARIAT

Titlul V
Raporturi între transportatori

Articolul 49
Decontul

§1 Oricare transportator care a încasat, fie la plecare, fie la destinaţie tarifele sau alte creanţe care rezultă din contractul de transport, sau care ar fi trebuit să încaseze aceste tarife sau alte creanţe, trebuie să plătească transportatorilor interesaţi partea care le revine. Modalităţile de plată sunt stabilite prin convenţii între transportatori.

§2 Prevederile Articolului 12 se aplică relaţiilor 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 mulţi transportatori, fiecare din ei răspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; dacă diferenţierea 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 toţi transportatorii care au participat la transport, cu excepţia celor care dovedesc că paguba nu a fost cauzată de ei; repartiţia este făcută proporţional cu partea de remuneraţie a transportului care revine fiecăruia dintre transportatori.

§2 În caz de insolvabilitate a unuia dintre aceşti transportatori, partea care îi incumbă şi nu este plătită de el este repartizată între toţi ceilalţi transportatori care au participat la transport, proporţional cu partea din remunerarea transportului care revine fiecăruia dintre ei.

Articolul 51
Procedura de recurs

§1 Temeiul plăţii efectuate de transportatorul care exercită dreptul de recurs în baza Articolului 50 nu poate fi contestat de transportatorul împotriva căruia este exercitată acţiunea în recurs, atunci când despăgubirea a fost fixată în instanţă şi când acest ultim transportator, citat în mod legal, a fost pus în situaţia să intervină în proces. Tribunalul, sesizat prin acţiunea principală în justiţie, stabileşte termenele acordate pentru citare şi pentru cererea de intervenţie.

SECRETARIAT

§2 Transportatorul care îşi exercită dreptul de recurs trebuie să-şi prezinte cererea la una şi aceeaşi instanţă împotriva tuturor transportatorilor cu care este în litigiu, sub sancţiunea de a pierde dreptul de recurs împotriva celor pe care nu i-ar cita.

§3 Tribunalul trebuie să se pronunţe în una şi aceeaşi hotărâre judecătorească asupra tuturor acţiunilor în recurs de care a fost sesizat.

§4 Transportatorul care doreşte să-şi valorifice dreptul său de recurs poate sesiza instanţele judecătoreşti ale statului pe teritoriul căruia unul dintre transportatorii care au participat la transport îşi are sediul principal sau sucursala sau agenţia care a încheiat contractul de transport.

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

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

Articolul 52
Acorduri privitoare la acţiuni în regres

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

SECRETARIAT

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 Semnatare 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.

SECRETARIAT

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 excepţia:

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

b) mărfurilor periculoase transportate în condiţiile 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 condiţiile speciale specifice în Anexe.

ARTICOLUL 6
Anexa

Anexa face parte integrantă din prezentul Regulament.

***

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

SECRETARIAT

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 sa 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 durabila 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.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 4
Răspunderea în caz de pierdere sau avarie a unui vehicul

§ 1 Cu excepţia cazului în care dovedeşte că paguba nu s-a produs din vina sa, operatorul de transport feroviar căruia i-a fost încredinţat 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 menţionate în inventarul care îl însoţeşte.

§ 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 şi momentul pierderii. Dacă este imposibil a se certifica ziua şi locul pierderii, despăgubirea este limitată la valoarea uzuala în ziua şi locul unde vehiculul a fost încredinţat 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 reparaţie. Despăgubirea nu depăşeşte suma datorată în caz de pierdere.

§ 5 Părţile 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 şi 4, nu se aplică dacă se dovedeşte că paguba care a rezultat în urma unui act sau unei omisiuni pe care operatorul de transport feroviar a comis-o fie cu intenţia de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod temerar şi în cunoştinţa de cauză că ar putea rezulta, probabil, o astfel de pagubă.

ARTICOLUL 5 BIS
Legea rămânând neafectată

§1 Prevederile articolului 5, precum şi cele ale articolelor 6, 7 şi 22 nu afectează obligaţiile pe care părţile la contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească în conformitate cu legile şi prescripţiile în vigoare în statul în care se află infrastructura, inclusiv, acolo unde legislaţia este asemănătoare cu cea a Uniunii Europene.

§2 Dispoziţiile articolelor 8 şi 9 nu aduc atingere obligaţiilor pe care părţile la contractul de utilizare a infrastructurii trebuie să le îndeplinească într-un stat membru al UE sau într-un stat în care se aplică legislaţia Uniunii Europene ca urmare a acordurilor internaţionale cu Uniunea Europeană.

§ 3 Dispoziţiile §§ 1 şi 2 se referă în special la:

SECRETARIAT

- 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 daca 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 vizata 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.

SECRETARIAT

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 excepţia 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 si 2 se aplică în egala măsura 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 măsura 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.

SECRETARIAT

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 excepţia unei convenţii contrare între părţi, instanța competentă este cea a statului membru în care pârâtul îşi are sediul. Dacă pârâtul nu are sediul într-un stat membru, instanța competenta 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.

SECRETARIAT

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 acelui 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.

SECRETARIAT

§ 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 solicitanții 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 siguranța. Gestionarul poate solicita transportatorului să dovedească, prin prezentarea unei licențe și a unui certificat de siguranța 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 valabila.

§ 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 doua 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 si 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 sa-l denunțe imediat în cazul unei încălcări evidente a uneia din obligațiile principale de către cealaltă parte la contract, daca 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) si d) si § 5.

SECRETARIAT

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 in 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.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 9
Răspunderea transportatorului

§ 1 Transportatorul răspunde pentru:

a) pagube corporale (deces, vătămare corporala 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 in speță, nu le-a putut evita și a căror consecințe nu le-a putut preîntâmpina;

b) în caz de pagube materiale, când paguba este provocata din vina gestionarului sau dintr-o dispoziție a gestionarului care nu poate fi atribuita 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 daca, în ciuda acestui fapt, transportatorul nu este în întregime exonerat de răspunderea sa in conformitate cu§ 2, litera a), el va răspunde în totalitate pana la limita stabilită de prezentele Reguli uniforme și fără a aduce atingere eventualei sale acțiuni in regres împotriva terțului.

§ 4 Părțile la contract pot conveni dacă, si in ce măsură, transportatorul răspunde pentru pagubele provocate gestionarului datorită unei perturbări în exploatare.

ARTICOLUL 10
Cauze concomitente

§ 1 În cazul in 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 si 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.

SECRETARIAT

§ 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 fată 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 si 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

SECRETARIAT

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 exonerați 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.

SECRETARIAT

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 in 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.

SECRETARIAT

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) ține cont de protecția mediului înconjurător și a sănătății publice.

§ 2 La validarea normelor tehnice sau adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme, singurele care sunt luate in 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 Experți 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 sa standardizeze în domeniul feroviar; Articolul 3 § 2 urmează să fie luat în considerare;

SECRETARIAT

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

SECRETARIAT

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;

SECRETARIAT

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 subsistemul 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, sa facă, pe lângă acesta, o declarație motivata conform căreia nu va aplica, sau va aplica doar in parte norma tehnica validata sau prescripția tehnica uniforma adoptata, in ceea ce privește infrastructura feroviara situata pe teritoriul sau si traficul pe aceasta infrastructura.

§ 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, semnata 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, semnata 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 admitere 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.

SECRETARIAT

§ 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 declarați echivalența 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 acesteia 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 caracterul 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).

SECRETARIAT

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;

SECRETARIAT

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 asigura tracțiune;

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 temporar, 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 rețea, 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;

SECRETARIAT

„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 sa 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 Regulile 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 si 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 autorizate, 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.

SECRETARIAT

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 întreținerea1 (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 admiterii 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 prevederile 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.

SECRETARIAT

§ 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 vehiculul, 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.

SECRETARIAT

ARTICOLUL 6a
Recunoașterea documentației procedurale

§ 1 Evaluări, declarații și alte documentații realizate în conformitate cu acestea Normele 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.

SECRETARIAT

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 exploatate 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.

SECRETARIAT

§ 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 maniera corespunzătoare că vehiculele pentru care solicită certificatul corespunde acelui 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 trimită 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

SECRETARIAT

- 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 Regulile Uniforme APTU nu sunt respectate. Valabilitatea Certificatul urmează a fi suspendată pentru Statul/Statele 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.

SECRETARIAT

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 conține 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 admiteri 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 Competenta.

SECRETARIAT

§ 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.

SECRETARIAT

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 compromite 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 amploarea 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.

SECRETARIAT

Articolul 15a
Componența 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.

SECRETARIAT

§ 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 prescripții 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.

SECRETARIAT

§ 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 si 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 infrastructura își are sediul, cuprinzând reglementările referitoare la conflicte de legi.

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

SECRETARIAT

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.

SECRETARIAT