

### **PROTOCOL din 3 iunie 1999**

Protocolul din 3 iunie 1999 pentru modificarea Conventiei privind transporturile internationale feroviare (COTIF) semnata la Berna la 9 mai 1980, (Protocolul 1999) semnat la Vilnius la 3 iunie 1999

EMITENT: GUVERNUL

**PUBLICAT IN: MONITORUL OFICIAL nr. 538 bis din 1 septembrie 2001**

In temeiul Articolelor 6 si 19 § 2 din Conventia privind transporturile internationale 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 Organizatiei Interguvernamentale pentru Transporturile Internationale Feroviare (OTIF).

- Avand convingerea necesitatii si utilitatii unei organizatii interguvernamentale care sa trateze pe cat posibil toate aspectele legate de transportul international feroviar, la nivel de state,

- considerand ca in acest scop, tinandu-se seama si de aplicarea COTIF 1980 de un numar de 39 de state din Europa, Asia si Africa, precum si de operatorii feroviari din aceste state, organizatia cea mai potrivita este OTIF,

- considerand ca este necesara dezvoltarea COTIF 1980, in principal a Regulilor uniforme CIV si a Regulilor uniforme CIM, astfel incat sa fie adaptata noilor necesitati ale transporturilor internationale feroviare,

- considerand ca siguranta in timpul transportului marfurilor periculoase in traficul international feroviar impune transformarea RID intr-un regim de drept public, a carui aplicare nu mai depinde de incheierea unui contract de transport supus Regulilor uniforme CIM,

- considerand ca, de la semnarea Conventiei, la data de 9 mai 1980, schimbarile politice, economice si juridice survenite in numeroase state membre implica stabilirea si dezvoltarea prescriptiilor uniforme care acopera alte domenii legislative care sunt importante pentru traficul international feroviar,

- considerand ca statele ar trebui, tinand seama de interesele publice specifice, sa ia masuri mai eficiente pentru eliminarea dificultatilor care mai persista la punctele de trecere a frontierei in traficul international feroviar,

- considerand ca, in interesul transporturilor internationale feroviare, este important ca acordurile si conventiile internationale multilaterale existente din domeniul feroviar sa fie actualizate si, daca este cazul, sa fie integrate in Conventie,

Adunarea generala a hotarat cele ce urmeaza:

#### ART. 1

Noul continut al Conventiei

COTIF 1980 se modifica in conformitate cu continutul prezentat in Anexa, care este parte integranta a prezentului Protocol.

#### ART. 2

Depozitarul provizoriu

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

□ 2 Depozitarul provizoriu informează statele membre despre

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

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

### ART. 3

Semnarea. Ratificarea. Acceptarea. Aprobarea. Aderarea

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

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

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

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

### ART. 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 cincia 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.

### ART. 5

Declaratii și rezerve

Declaratiile 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.

## ART. 6

### Prevederi tranzitorii

□ 1 Dupa cel tarziu sase luni de la intrarea in vigoare a prezentului Protocol, secretarul general al OTIF convoaca Adunarea generala in scopul:

a) desemnarii membrilor Comitetului administrativ pentru perioada urmatoare (Articolul 14 □ 2, litera b) din COTIF cu continutul prezentat in Anexa la prezentul Protocol) si daca este cazul, in scopul luarii unei decizii cu privire la incheierea mandatului Comitetului administrativ aflat in functie,

b) stabilirii, pe o perioada de sase ani, a valorii maxime la care se pot ridica cheltuielile Organizatiei pe durata fiecărei perioade bugetare (Articolul 14 □ 2, litera e) din COTIF cu continutul prezentat in Anexa la prezentul Protocol), si

c) alegerii, daca este cazul, a secretarului general (Articolul 14 □ 2, litera c) din COTIF cu continutul prezentat in Anexa la prezentul Protocol).

□ 2 Dupa cel tarziu trei luni de la intrarea in vigoare a prezentului Protocol, secretarul general al OTIF convoaca Comisia de experti tehnici.

□ 3 Dupa intrarea in vigoare a prezentului Protocol, mandatul Comitetului administrativ, stabilit in conformitate cu Articolul 6 □ 2, litera b) din COTIF 1980, se incheie la data stabilita de Adunarea generala data care trebuie sa coincida cu inceputul mandatului membrilor si membrilor supleanti ai Comitetului administrativ desemnati de aceasta (Articolul 14 □ 2, litera b) din COTIF cu continutul prezentat in Anexa la prezentul Protocol).

□ 4 Mandatul directorului general al Oficiului central, aflat in functie in momentul intrarii in vigoare a prezentului Protocol, se incheie la expirarea perioadei pentru care a fost numit, in conformitate cu Articolul 7 □ 2, litera d) din COTIF 1980. Din momentul intrarii in vigoare a prezentului Protocol, acesta exercita functia de secretar general.

□ 5 Chiar si dupa intrarea in vigoare a prezentului Protocol sunt in continuare aplicabile prevederile relevante din Articolele 6, 7 si 11 din COTIF 1980 in ceea ce priveste:

a) auditarea conturilor si aprobarea conturilor anuale ale Organizatiei,

b) stabilirea contributiilor definitive ale statelor membre la cheltuielile Organizatiei,

c) plata contributiilor,

d) valoarea maxima la care se pot ridica cheltuielile Organizatiei pe durata unei perioade de cinci ani, stabilita inaintea intrarii in vigoare a prezentului Protocol.

Literele a) pana la c) se refera la anul in cursul caruia intra in vigoare prezentul Protocol, precum si la anul anterior acestuia.

□ 6 Contributiile definitive ale statelor membre, datorate pentru anul in cursul caruia intra in vigoare prezentul Protocol, sunt calculate in temeiul Articolului 11 □ 1 din COTIF 1980.

□ 7 La solicitarea statului membru a carui contributie calculata in conformitate cu Articolul 26 din Conventie cu continutul prezentat in Anexa la prezentul Protocol este mai mare decat cea datorata pentru anul 1999, Adunarea generala poate stabili contributia statului respectiv pentru cei trei ani care urmeaza dupa anul intrarii in vigoare a prezentului Protocol, tinand seama de urmatoarele principii:

a) baza de stabilire a contributiei pentru perioada tranzitorie o reprezinta contributia minima prevazuta la Articolul 26 □ 3 mentionat mai sus sau contributia datorata pentru anul 1999 daca aceasta este mai mare decat contributia minima;

b) contributia trebuie sa fie adaptata in mod progresiv in cel mult trei etape pentru a se ajunge la valoarea contributiei definitive calculate in conformitate cu Articolul 26 mentionat mai sus.

Aceasta prevedere nu se aplica in cazul statelor membre care sunt datoare cu plata contributiei minime care, in orice caz, va ramane ca datorie.

□ 8 Contractele de transport calatori sau marfa in trafic international intre statele membre, incheiate in baza Regulilor uniforme CIV 1980 sau a Regulilor uniforme CIM 1980, sunt supuse in continuare Regulilor uniforme aflate in vigoare in momentul incheierii contractului chiar si dupa intrarea in vigoare a prezentului Protocol.

□ 9 Prevederile restrictive ale Regulilor uniforme CUV si ale Regulilor uniforme CUI se aplica, in cazul contractelor incheiate inaintea intrarii in vigoare a prezentului Protocol dupa un an de la intrarea in vigoare a acestuia.

#### ART. 7

##### Textele Protocolului

□ 1 Prezentul Protocol este incheiat si semnat in limbile franceza, germana si engleza. In caz de divergenta, textul in limba franceza prevaleaza.

□ 2 La propunerea unuia din statele interesate, Organizatia publica traduceri oficiale ale prezentului Protocol in alte limbi, in masura in care una din aceste limbi este limba oficiala pe teritoriul a cel putin doua state membre. Aceste traduceri sunt elaborate in cooperare cu serviciile competente ale statelor membre interesate.

Drept care, imputernicitii mentionati mai jos, deplin autorizati de catre guvernele respective, au semnat prezentul Protocol.

Redactat la Vilnius, la 3 iunie 1999, in cate un exemplar original in fiecare din limbile franceza, germana si engleza; aceste exemplare raman depuse in arhivele OTIF. Copii autorizate ale Protocolului vor fi transmise fiecaruia din statele membre.

Pentru Republica Albania:

Pentru Republica Algeriana Democratica si Populara:

Pentru Republica Federala Germania:

Pentru Republica Austria:

Pentru Regatul Belgiei:

Pentru Bosnia si Hertegovina:

Pentru Republica Bulgaria:

Pentru Republica Croatia:

Pentru Regatul Danemarcei:

Pentru Regatul Spaniei:

Pentru Republica Finlanda:

Pentru Republica Franceza:

Pentru Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord:

Pentru Republica Elena:

Pentru Republica Ungaria:

Pentru Republica Irak:

Pentru Republica Islamica Iran:

Pentru Irlanda:  
Pentru Republica Italiana:  
Pentru Republica Libaneza:  
Pentru Principatul Liechtenstein:  
Pentru Republica Lituania:  
Pentru Marele Ducat al Luxemburgului:  
Pentru Fosta Republica Iugoslava Macedonia:  
Pentru Regatul Marocului:  
Pentru Principatul Monaco:  
Pentru Regatul Norvegiei:  
Pentru Regatul Tarilor de Jos:  
Pentru Republica Polonia:  
Pentru Republica Portugheza:  
Pentru Romania:  
Pentru Republica Slovaca:  
Pentru Republica Slovenia:  
Pentru Regatul Suediei:  
Pentru Confederatia Elvetiana:  
Pentru Republica Araba Siriana:  
Pentru Republica Ceha:  
Pentru Republica Tunisia:  
Penrru Republica Turcia:

Conventia privind transporturile internationale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980 cu continutul prezentat in Protocolul de modificare din 3 iunie 1999

Titlul I  
Prevederi generale

ART. 1  
Organizatia Interguvernamentala

□ 1 Partile la prezenta Conventie constituie, in calitate de state membre, Organizatia Interguvernamentala pentru Transporturile Internationale Feroviare (OTIF), denumita in continuare "Organizatie".

□ 2 Sediul Organizatiei este la Berna. Adunarea generala poate hotari schimbarea sediului intr-un alt loc situat in unul din statele membre.

□ 3 Organizatia are personalitate juridica. Ea are indeosebi capacitatea de a contracta, de a achizitiona si de a instraina bunuri imobile si mobile, precum si de a actiona in justitie.

□ 4 Organizatia, membrii personalului sau, expertii la care ea face apel si reprezentantii statelor membre se bucura de privilegiile si de imunitatile necesare pentru indeplinirea misiunii lor, in conditiile definite in Protocolul privind privilegiile si imunitatile Organizatiei, anexat la Conventie.

□ 5 Relatiile dintre Organizatie si statul in care aceasta isi are sediul sunt reglementate printr-un Acord privind sediul Organizatiei.

□ 6 Limbile de lucru ale Organizatiei sunt franceza, germana si engleza. Adunarea generala poate introduce si alte limbi de lucru.

#### ART. 2

##### Scopul Organizatiei

□ 1 Scopul Organizatiei este de a promova, de a imbunatati si de a facilita, din toate punctele de vedere, traficul international feroviar, in principal prin:

a) stabilirea de regimuri de drept uniform in urmatoarele domenii juridice:

1. contractul privind transportul international de calatori si marfuri in traficul international 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 in traficul international feroviar;

3. contractul privind utilizarea infrastructurii in traficul international feroviar;

4. transportul de marfuri periculoase in traficul international feroviar;

b) contribuirea la eliminarea, intr-un termen cat mai scurt, tinand seama de interesele publice specifice, a dificultatilor la punctele de trecere a frontierei in traficul international feroviar, in masura in care cauzele acestor dificultati tin de competenta statelor;

c) contribuirea la interoperabilitatea si la armonizarea tehnica in sectorul feroviar prin validarea unor norme tehnice si adoptarea unor prescriptii tehnice uniforme;

d) stabilirea unei proceduri uniforme pentru admiterea tehnica a materialului feroviar destinat utilizarii in traficul international;

e) urmarirea aplicarii tuturor regulilor si a recomandarilor stabilite in cadrul Organizatiei;

f) dezvoltarea regimurilor de drept uniform, a regulilor si procedurilor la care s-a facut referire la literele a) pana la e), tinand seama de evolutia juridica, economica si tehnica.

□ 2 Organizatia poate:

a) in cadrul obiectivelor mentionate la □ 1, sa elaboreze alte regimuri de drept uniform;

b) sa constituie un cadru in care statele membre sa poata elabora alte conventii internationale avand drept scop promovarea, imbunatatirea si facilitarea traficului international feroviar.

#### ART. 3

##### Cooperarea internationala

□ 1 Statele membre se angajeaza in principiu, sa-si concentreze, in cadrul Organizatiei, cooperarea internationala din domeniul feroviar, in masura in care exista o coerenta cu sarcinile care ii sunt atribuite in conformitate cu Articolele 2 si 4. Pentru realizarea acestui obiectiv, statele membre vor lua toate masurile necesare si utile in scopul adaptarii conventiilor si acordurilor internationale multilaterale in vigoare la care sunt parte contractanta, in masura in care aceste conventii si acorduri privesc cooperarea internationala in domeniul feroviar si transfera altor organizatii interguvernamentale sau neguvernamentale competente care coincid cu sarcinile atribuite Organizatiei.

□ 2 Obligatiile care rezulta din □ 1 pentru statele membre, care sunt in acelasi timp Membre ale Comunitatilor Europene sau state parti la Acordul privind Spatiul Economic European, nu prevaleaza asupra obligatiilor pe care le au aceste state in calitatea lor de Membre ale Comunitatilor Europene sau de state parti la Acordul privind Spatiul Economic European.

#### ART. 4

##### Preluarea si transferul de atributii

□ 1 Prin hotararea Adunarii generale, Organizatia este autorizata sa preia, in cadrul obiectivelor definite la Articolul 2, atributiile, resursele si obligatiile care ar urma sa-i fie transferate de catre alte organizatii interguvernamentale in baza acordurilor incheiate cu aceste organizatii.

□ 2 Prin hotararea Adunarii generale, Organizatia poate sa transfere altor organizatii interguvernamentale atributii, resurse si obligatii in baza acordurilor incheiate cu aceste organizatii.

□ 3 Organizatia poate sa preia, cu aprobarea Comitetului administrativ, unele functii administrative care au legatura cu obiectivele sale si care ii sunt incredintate de un stat membru. Cheltuielile Organizatiei aferente acestor functii revin in sarcina statului membru respectiv.

#### ART. 5

##### Obligatii specifice ale statelor membre

□ 1 Statele membre convin sa adopte toate masurile corespunzatoare in scopul facilitarii si accelerarii traficului international feroviar. In acest scop, fiecare stat membru se angajeaza pe cat posibil:

- a) sa elimine orice procedura inutila,
- b) sa simplifice si sa standardizeze formalitatile deja impuse,
- c) sa simplifice controalele la frontiera.

□ 2 In scopul facilitarii si imbunatatirii traficului international feroviar, statele membre convin sa-si aduca contributia in scopul realizarii unui grad cat mai mare posibil de uniformitate a regulamentelor, standardelor, procedurilor si metodelor de organizare referitoare la vehiculele feroviare, personalul feroviar, infrastructura feroviara si serviciile auxiliare.

□ 3 Statele membre convin sa faciliteze incheierea de acorduri intre gestionarii de infrastructura avand drept scop optimizarea traficului international feroviar.

#### ART. 6

##### Reguli uniforme

□ 1 Traficul international feroviar si admiterea materialului feroviar pentru a fi utilizat in traficul international, in masura in care nu s-au facut declaratii sau nu s-au formulat rezerve in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza, sunt reglementate de;

- a) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport International Feroviar de Calatori (CIV)", care constituie Apendice A la Conventie,
- b) "Regulile uniforme privind Contractul de Transport International Feroviar de Marfa (CIM)", care constituie Apendice B la Conventie,
- c) "Regulamentul privind Transportul International Feroviar de Marfuri Periculoase (RID)", care constituie Apendice C la Conventie,
- d) "Regulile uniforme privind Contractele de Utilizare a Vehiculelor in Traficul International Feroviar (CUV)", care constituie Apendice D la Conventie,
- e) "Regulile uniforme privind Contractul de Utilizare a Infrastructurii in Traficul International Feroviar (CUI)", care constituie Apendice E la Conventie,
- f) "Regulile uniforme privind Validarea Normelor Tehnice si Adoptarea Prescriptiilor Tehnice Uniforme aplicabile Materialului Feroviar destinat utilizarii in Trafic International (APTU)", care constituie Apendice F la Conventie,

g) "Regulile uniforme privind Admiterea Tehnica a Materialului Feroviar utilizat in Trafic International (ATMF)", care constituie Apendice G la Conventie,

h) alte regimuri de drept uniform elaborate de Organizatie in baza Articolului 2 § 2, litera a), care constituie de asemenea Apendice la Conventie.

§ 2 Regulile uniforme, Regulamentul si regimurile mentionate la § 1, inclusiv Anexele acestora, constituie parte integranta la Conventie.

ART. 7

Definirea expresiei "Conventie"

In prevederile urmatoare, expresia "Conventie" acopera Conventia propriu-zisa, Protocolul la care s-a facut referire in Articolul 1 § 4 si Apendicele la care s-a facut referire in Articolul 6, inclusiv Anexele acestora.

Titlul II

Prevederi comune

ART. 8

Legislatia nationala

§ 1 La interpretarea si aplicarea Conventiei se va tine seama de caracterul sau de drept international si de necesitatea promovarii uniformitatii.

§ 2 In lipsa unor prevederi in Conventie, se aplica legislatia nationala.

§ 3 "Legislatie nationala" inseamna legislatia statului in care persoanele in drept isi exercita drepturile, inclusiv regulile referitoare la conflictele de legi.

ART. 9

Unitatea de cont

§ 1 Unitatea de cont la care s-a facut referire in Apendice reprezinta Dreptul de tragere special asa cum este definit de Fondul Monetar International.

§ 2 Valoarea in Drept de tragere special a monedei nationale a unui stat membru care este si Membru al Fondului Monetar International se calculeaza in conformitate cu metoda aplicata de Fondul Monetar International pentru propriile operatiuni si tranzactii.

§ 3 Valoarea in Drept de tragere special a monedei nationale a unui stat membru care nu este Membru al Fondului Monetar International se calculeaza dupa metoda stabilita de statul respectiv. Acest calcul trebuie sa exprime, in moneda nationala, o valoare reala cat mai apropiata posibil de valoarea care ar rezulta prin aplicarea § 2.

§ 4 Pentru un stat membru care nu este Membru al Fondului Monetar International si a carui legislatie nu permite aplicarea § 2 sau § 3 mai sus mentionate, unitatea de cont la care s-a facut referire in Apendice se considera ca fiind egala cu trei franci aur. Francul aur este definit prin 10/31 la un gram de aur cu un titlu de aliaj de 0,900. Transformarea francului aur trebuie sa exprime in moneda nationala o valoare reala cat mai apropiata posibil de cea care ar rezulta prin aplicarea § 2.

§ 5 In termen de trei luni de la intrarea in vigoare a Conventiei si de fiecare data cand se produce o schimbare a metodei lor de calcul sau a valorii monedei lor nationale, in raport cu unitatea de cont, statele vor comunica secretarului general metoda lor de calcul in conformitate cu § 3, sau rezultatele conversiei in conformitate cu § 4. Acesta din urma va notifica celelalte state membre asupra acestor informatii.

§ 6 O suma exprimata in unitati de cont este transformata in moneda nationala a statului unde isi are sediul tribunalul sesizat. Conversia se efectueaza la valoarea pe care

moneda corespunzătoare o are la data când s-a pronunțat decizia judecătorească sau la o dată convenită de părți.

#### ART. 10

##### Prevederi suplimentare

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

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

#### ART. 11

##### Cautiunea judiciară

Cautiunea 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.

#### ART. 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 capătă forță executorie în fiecare din celelalte state membre, după îndeplinirea formalităților cerute de statul în care trebuie să aibă loc executarea. Revizuirea de fond a cazului nu este admisă. Aceste prevederi se aplică și în cazul soluționarilor judiciare.

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

□ 3 Creanțele izvorâte ca urmare a unui transport supus Regulilor uniforme CIV sau Regulilor uniforme CIM, datorate unui operator de transport de către un alt operator de transport care nu intră în jurisdicția aceluiași stat membru, nu pot fi executate decât pe baza unei sentințe pronunțate de organul jurisdicțional al statului membru care are jurisdicție asupra operatorului titular al creanțelor de executat.

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

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

### Titlul III

#### Structura și funcționarea

## ART. 13

### Organele

□ 1 Functionarea Organizatiei este asigurata de urmatoarele organe:

- a) Adunarea generala,
- b) Comitetul administrativ,
- c) Comisia de revizuire,
- d) Comisia de experti pentru transportul marfurilor periculoase (Comisia de experti RID),
- e) Comisia de facilitati feroviare,
- f) Comisia de experti tehnici,
- g) Secretarul general.

□ 2 Adunarea generala poate decide crearea, cu caracter temporar, a altor comisii avand sarcini specifice.

□ 3 In cazul stabilirii cvorumului in Adunarea generala sau in Comisiile la care s-a facut referire la □ 1, literele c) pana la f), nu sunt luate in considerare statele membre care nu au drept de vot (Articolul 14 □ 5, Articolul 26 □ 7 sau Articolul 40 □ 4).

□ 4 Presedintia Adunarii generale, presedintia Comitetului administrativ, precum si functia de secretar general trebuie sa fie atribuite, in principiu, unor cetateni ai unor state membre diferite.

## ART. 14

### Adunarea generala

□ 1 Adunarea generala este compusa din toate statele membre.

□ 2 Adunarea generala:

- a) stabileste regulamentul sau intern;
- b) desemneaza membrii Comitetului administrativ precum si un membru supleant pentru fiecare din acestia si alege statul membru care va asigura presedintia Comitetului administrativ (Articolul 15 □□ 1 pana la 3);
- c) alege secretarul general (Articolul 21 □ 2);
- d) emite directive privind activitatea Comitetului administrativ si a secretarului general;
- e) stabileste, pe perioade de cate sase ani, valoarea maxima la care se pot ridica cheltuielile Organizatiei pe durata fiecărei perioade bugetare (Articolul 25); in cazul in care nu a stabilit o asemenea valoare, emite pentru o perioada de maximum sase ani directive privind limitarea acestor cheltuieli;
- f) hotaraste schimbarea sediului Organizatiei intr-un alt loc (Articolul 1 □ 2);
- g) hotaraste introducerea altor limbi de lucru (Articolul 1 □ 6);
- h) hotaraste preluarea de catre Organizatie a altor atributii (Articolul 4 □ 1) precum si transferul unor atributii catre o alta organizatie interguvernamentala (Articolul 4 □ 2);
- i) hotaraste, daca este cazul, crearea cu caracter temporar, a altor comisii pentru sarcini specifice (Articolul 13 □ 2);
- j) examineaza daca atitudinea unui stat trebuie considerata drept o denuntare tacita (Articolul 26 □ 7);
- k) hotaraste asupra incredintarii unui alt stat membru decat statul unde se afla sediul Organizatiei a executarii auditarii conturilor (Articolul 27 □ 1);
- l) hotaraste unele propuneri de modificare a Conventiei (Articolul 33 □□ 2 si 3);
- m) hotaraste asupra cererilor de aderare care ii sunt prezentate (Articolul 37 □ 4);

n) hotaraste asupra conditiilor de aderare a unei organizatii regionale de integrare economica (Articolul 38 □ 1);

o) hotaraste asupra cererilor de asociere care ii sunt prezentate (Articolul 39 □ 1);

p) hotaraste asupra dizolvarii Organizatiei si a eventualului transfer al atributiilor acesteia catre o alta organizatie interguvernamentala (Articolul 43);

q) hotaraste asupra celorlalte probleme inscrise pe ordinea de zi.

□ 3 Secretarul general convoaca Adunarea generala o data la trei ani sau la solicitarea fie a unei treimi din statele membre, fie a Comitetului administrativ, precum si in cazurile mentionate la Articolul 33 □□ 2 si 3 si la Articolul 37 □ 4. El adreseaza statelor membre proiectul ordinii de zi, cu cel putin trei luni inainte de deschiderea sesiunii, in conditiile definite de regulamentul interior mentionat la □ 2 litera a).

□ 4 La Adunarea generala, cvorumul (Articolul 13 □ 3) este obtinut atunci cand sunt reprezentate majoritatea statelor membre. Un stat membru poate fi reprezentat de un alt stat membru; un stat nu poate sa reprezinte inasa decat un singur alt stat.

□ 5 In cazul votarii in Adunarea generala a modificarilor la Apendicele Conventiei, statele membre care au facut o declaratie cu privire la Apendicele respectiv, in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza, nu au drept de vot.

□ 6 Adunarea generala adopta deciziile sale cu majoritatea statelor membre reprezentate la vot, cu exceptia cazurilor mentionate la □ 2, literele e), f), g), h), l) si p), precum si in cazul mentionat la Articolul 34 □ 6, pentru care este necesara majoritatea de doua treimi. Totusi, in cazul mentionat la □ 2 litera l) nu este necesara o majoritate de doua treimi decat in cazul unor propuneri de modificare a Conventiei propriu-zise, cu exceptia Articolelor 9 si 27 □□ 2 pana la 10, precum si a Protocolului mentionat la Articolul 1 □ 4.

□ 7 La invitatia secretarului general, lansata de comun acord cu majoritatea statelor membre,

a) state care nu sunt membre ale Organizatiei,

b) organizatii si asociatii internationale, care au competenta in probleme legate de activitatea Organizatiei sau care se ocupa cu probleme inscrise pe ordinea de zi,

pot sa participe, cu vot consultativ, la sesiunile Adunarii generale.

## ART. 15

### Comitetul administrativ

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

□ 2 Membrii Comitetului si un membru supleant pentru fiecare din acestia, precum si statul membru care detine presedintia Comitetului, sunt desemnati pentru o perioada de trei ani. Compunerea Comitetului este stabilita pentru fiecare perioada, tinand seama in principal de o repartitie geografica echitabila. Un membru supleant care a devenit membru al Comitetului in cursul unei perioade trebuie sa fie desemnat ca membru al Comitetului pentru perioada care urmeaza.

□ 3 In cazul unui post vacant sau in cazul suspendarii dreptului de vot al unui membru sau al absentei unui membru la doua sesiuni consecutive ale Comitetului, fara ca acesta sa dispuna reprezentarea sa de catre un alt membru, in conformitate cu □ 6, membrul supleant desemnat de Adunarea generala exercita functiile acestuia pe durata intregii perioade ramase.

□ 4 Cu exceptia cazului mentionat la □ 3, nici un stat membru nu poate sa faca parte din Comitet pe o durata mai mare de doua perioade intregi consecutive.

□ 5 Comitetul:

- a) isi stabileste regulamentul interior;
- b) incheie acordul privind sediul sau;
- c) stabileste statutul personalului Organizatiei;
- d) ii numeste pe inaltii functionari ai Organizatiei, tinand seama de competenta candidatilor si de o repartitie geografica echitabila;
- e) stabileste un regulament privind finantele si contabilitatea Organizatiei;
- f) aproba programul de lucru, bugetul, raportul de gestiune si conturile Organizatiei;
- g) stabileste, pe baza conturilor aprobate, contributiile definitive datorate de statele membre in conformitate cu Articolul 26, pentru cei doi ani calendaristici anteriori, precum si valoarea avansului de trezorerie datorat de statele membre, in conformitate cu Articolul 26 □ 5 pentru anul in curs si pentru anul calendaristic urmator;
- h) stabileste atributiile Organizatiei care privesc toate statele membre sau doar unele din statele membre si, ca urmare, cheltuielile care trebuie suportate de aceste state membre (Articolul 26 □ 4);
- i) stabileste valoarea remuneratiilor specifice (Articolul 26 □ 11);
- j) emite directive speciale privind auditarea conturilor (Articolul 27 □ 1);
- k) aproba preluarea de catre Organizatie a unor functii administrative (Articolul 4 □ 3) si stabileste contributiile specifice datorate de statul membru in cauza;
- l) comunica statelor membre raportul de gestiune, situatia conturilor, precum si deciziile si recomandari sale;
- m) stabileste si comunica statelor membre un raport privind activitatea sa, precum si propuneri referitoare la reconstituirea sa, in vederea Adunarii generale insarcinate sa stabileasca componenta Comitetului, cu cel tarziu doua luni inaintea deschiderii sesiunii (Articolul 14 □ 2, litera b));
- n) controleaza gestiunea secretarului general;
- o) urmareste aplicarea corespunzatoare a Conventiei de catre secretarul general precum si aplicarea, de catre secretarul general, a deciziilor luate de celelalte organe; in acest scop, Comitetul poate sa ia toate masurile necesare imbunatatirii aplicarii Conventiei si a deciziilor mentionate mai sus;
- p) isi face cunoscute opiniile motivate asupra problemelor care pot interesa activitatea Organizatiei si care ii sunt supuse de catre un stat membru sau de catre secretarul general;
- q) solutioneaza diferendele dintre un stat membru si secretarul general cu privire la functia sa de depozitar (Articolul 36 □ 2);
- r) hotaraste asupra cererilor de suspendare a calitatii de membru (Articolul 40).

□ 6 In Comitet, cvorumul se obtine atunci cand sunt reprezentate doua treimi din membrii sai. Un membru poate fi reprezentat de un alt membru; un membru nu poate sa reprezinte insa decat un singur alt membru.

□ 7 Comitetul ia decizii cu majoritatea membrilor sai reprezentati in timpul votului.

□ 8 Daca nu exista o decizie contrara, Comitetul se intruneste la sediul Organizatiei. Procesele verbale ale sesiunilor sunt transmise tuturor statelor membre.

□ 9 Presedintele Comitetului:

- a) convoaca Comitetul cel putin o data pe an, precum si la solicitarea fie a patru dintre membrii sai, fie a secretarului general;

- b) adreseaza membrilor Comitetului proiectul ordinii de zi;
  - c) trateaza, in limitele si in conditiile definite in regulamentul interior al Comitetului, unele probleme urgente aparute in intervalul dintre sesiuni;
  - d) semneaza acordul privind sediul sau prevazut la  $\square$  5, litera b).
- $\square$  10 Comitetul poate, in limitele propriilor competente, sa-l insarcineze pe presedinte cu executarea anumitor sarcini specifice.

#### ART. 16

##### Comisiile

$\square$  1 Comisiile mentionate la Articolul 13  $\square$  1, literele c) pana la f) si  $\square$  2 sunt alcatuite, in principiu, din toate statele membre. Atunci cand Comisia de revizuire, Comisia de experti RID sau Comisia de experti tehnici delibereaza si decide, in cadrul competentilor lor, unele modificari ale Apendicelor la Conventie, statele membre care au facut, in conformitate cu Articolul 42  $\square$  1, prima fraza, o declaratie privind Apendicele respective nu sunt membre ale Comisiei in cauza.

$\square$  2 Secretarul general convoaca Comisia fie din proprie initiativa, fie la solicitarea a cinci state membre, fie la solicitarea Comitetului administrativ. Secretarul general transmite proiectul ordinii de zi statelor membre cu cel putin doua luni inaintea deschiderii sesiunii.

$\square$  3 Un stat membru poate fi reprezentat de un alt stat membru; un stat membru nu poate insa reprezenta mai mult de doua alte state.

$\square$  4 Fiecare stat membru reprezentat are dreptul la un vot. O propunere este adoptata daca numarul de voturi pozitive este:

- a) cel putin egal cu o treime din numarul statelor membre reprezentate la vot si
- b) mai mare decat numarul de voturi impotriva.

$\square$  5 La invitatia secretarului general, lansata de comun acord cu majoritatea statelor membre,

- a) state care nu sunt membre ale Organizatiei,
- b) state membre care nu sunt membre ale Comisiilor respective,
- c) organizatii si asociatii internationale, care au competente in problemele referitoare la activitatea Organizatiei sau care se ocupa cu unele probleme inscrise pe ordinea de zi, pot participa, cu caracter consultativ, la sesiunile Comisiilor.

$\square$  6 Comisiile aleg pentru fiecare sesiune sau pentru o perioada determinata un presedinte si unul sau mai multi vice-presedinti.

$\square$  7 Deliberarile se desfasoara in limbile de lucru. Expunerile facute in sedinta, in una din limbile de lucru, sunt traduse in substanta lor si in celelalte limbi de lucru, iar propunerile si deciziile sunt traduse integral.

$\square$  8 Procesele verbale prezinta in rezumat deliberarile. Propunerile si deciziile sunt reproduse integral. In ceea ce priveste deciziile, textul in limba franceza prevaleaza. Procesele verbale sunt transmise tuturor statelor membre.

$\square$  9 Comisiile pot crea grupe de lucru insarcinate cu tratarea problemelor stabilite.

$\square$  10 Comisiile isi stabilesc propriul regulament interior.

#### ART. 17

##### Comisia de revizuire

$\square$  1 Comisia de revizuire:

- a) hotaraste, in conformitate cu Articolul 33  $\square$  4, asupra propunerilor de modificare a Conventiei;

b) examineaza propunerile ce vor fi supuse Adunarii generale in vederea luarii unei decizii, in conformitate cu Articolul 33 □ 2;

□ 2 In cadrul Comisiei de revizuire, cvorumul (Articolul 13 □ 3) se obtine atunci cand sunt reprezentate majoritatea statelor membre.

ART. 18

Comisia de experti RID

□ 1 Comisia de experti RID hotaraste, in conformitate cu Articolul 33 □ 5, asupra propunerilor de modificare a Conventiei.

□ 2 In cadrul Comisiei de experti RID, cvorumul (Articolul 13 □ 3) se obtine atunci cand este reprezentata o treime din statele membre.

ART. 19

Comisia de facilitati feroviare

□ 1 Comisia de facilitati feroviare:

a) se pronunta asupra tuturor problemelor care vizeaza facilitarea trecerii frontierelor in traficul international feroviar;

b) recomanda standarde, metode, proceduri si practici referitoare la facilitarile feroviare.

□ 2 In cadrul Comisiei de facilitati feroviare, cvorumul (Articolul 13 □ 3) se obtine atunci cand este reprezentata o treime din statele membre.

ART. 20

Comisia de experti tehnici

□ 1 Comisia de experti tehnici:

a) hotaraste, in conformitate cu Articolul 5 din Regulile uniforme APTU, asupra validarii unei norme tehnice privind materialul feroviar destinat sa fie utilizat in traficul international;

b) hotaraste, in conformitate cu Articolul 6 din Regulile uniforme APTU, asupra adoptarii unei prescriptii tehnice uniforme privind constructia, exploatarea, intretinerea sau privind o procedura referitoare la materialul feroviar destinat utilizarii in traficul international;

c) urmareste aplicarea normelor tehnice si a prescriptiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar destinat utilizarii in traficul international feroviar si examineaza dezvoltarea acestora in vederea validarii sau adoptarii lor in conformitate cu procedurile prevazute la Articolele 5 si 6 din Regulile uniforme APTU;

d) hotaraste, in conformitate cu Articolul 33 □ 6, asupra propunerilor de modificare a Conventiei;

e) trateaza toate celelalte probleme care ii sunt atribuite in conformitate cu Regulile uniforme APTU si cu Regulile uniforme ATMF.

□ 2 In cadrul Comisiei de experti tehnici, cvorumul (Articolul 13 □ 3) se obtine atunci cand este reprezentata o jumatate din statele membre in sensul Articolului 16 □ 1. Cu ocazia luarii unor decizii referitoare la prevederile din Anexele la Regulile uniforme APTU, nu au drept de vot statele membre care au formulat o obiectie in conformitate cu Articolul 35 □ 4, cu privire la prevederile in cauza, sau au facut o declaratie in conformitate cu Articolul 9 □ 1 din Regulile uniforme APTU.

□ 3 Comisia de experti tehnici poate fie sa valideze normele tehnice sau sa adopte prescriptii tehnice uniforme, fie sa refuze validarea sau adoptarea acestora; ea nu poate in nici un caz sa le modifice.

## ART. 21

### Secretarul general

- 1 Secretarul general isi asuma functiile legate de secretariatul Organizatiei.
- 2 Secretarul general este ales de Adunarea generala pe o perioada de trei ani care poate fi prelungita de cel mult doua ori.
- 3 Secretarul general trebuie, in principal:
  - a) sa-si asume functiile de depozitar (Articolul 36);
  - b) sa reprezinte Organizatia in afara acesteia;
  - c) sa comunice statelor membre deciziile luate de Adunarea generala si de Comisia (Articolul 34 □ 1, Articolul 35 □ 1);
  - d) sa execute sarcinile care ii sunt incredintate de celelalte organe ale Organizatiei;
  - e) sa examineze propunerile statelor membre de modificare a Conventiei, recurgand, daca este cazul, la asistenta unor experti;
  - f) sa convoace Adunarea generala si Comisiile (Articolul 14 a 3, Articolul 16 □ 2);
  - g) sa transmita statelor membre, in timp util, documentele necesare pentru sesiunile diferitelor organe;
  - h) sa elaboreze programul de lucru, proiectul de buget si raportul de gestiune a Organizatiei si sa le supuna Comitetului administrativ spre aprobare (Articolul 25);
  - i) sa gestioneze finantele Organizatiei in cadrul bugetului aprobat;
  - j) sa incerce, la solicitarea uneia din partile in cauza, sa solutioneze, punand la dispozitie bunele sale oficii, diferendele dintre acestea create ca urmare a interpretarii sau a aplicarii Conventiei;
  - k) sa emita, la solicitarea tuturor partilor in cauza, o opinie privind diferendele create ca urmare a interpretarii sau a aplicarii Conventiei;
  - l) sa-si asume functiile care ii sunt atribuite in conformitate cu Titlul V;
  - m) sa primeasca comunicatele statelor membre, ale organizatiilor si asociatiilor internationale mentionate la Articolul 16 □ 5 si ale operatorilor (transportatori, gestionari de infrastructura, etc.) care participa la traficul international feroviar si sa le notifice, daca este cazul, celorlalte state membre, organizatii si asociatii internationale, precum si operatorilor respectivi;
  - n) sa exercite conducerea personalului Organizatiei;
  - o) sa informeze statele membre, in timp util, asupra tuturor cazurilor de posturi ramase vacante in cadrul Organizatiei;
  - p) sa tina la zi si sa publice listele liniilor mentionate la Articolul 24.
- 4 Secretarul general poate sa prezinte din proprie initiativa propuneri de modificare a Conventiei.

## ART. 22

### Personalul Organizatiei

Drepturile si obligatiile personalului Organizatiei sunt stabilite prin statutul personalului intocmit de Comitetul administrativ in conformitate cu Articolul 15 □ 5, litera c).

## ART. 23

### Buletinul

- 1 Organizatia editeaza un Buletin care contine comunicatele oficiale, precum si comunicate necesare si utile in vederea aplicarii Conventiei.

□ 2 Comunicatele care, in conformitate cu Conventia, revin in sarcina secretarului general, pot fi efectuate, daca este cazul, sub forma unor publicari in Buletin.

#### ART. 24

##### Listele liniilor

□ 1 Liniile maritime si a cailor de navigatie interioara mentionate in Articolul 1 din Regulile uniforme CIV si din Regulile uniforme CIM, pe care se efectueaza transporturi, care fac obiectul unui singur contract de transport, in plus fata de transportul feroviar, sunt inscrise pe doua liste:

- a) lista liniilor maritime si a cailor de navigatie interioara CIV,
- b) lista liniilor maritime si a cailor de navigatie interioara CIM.

□ 2 Liniile feroviare ale unui stat membru care a emis o rezerva in conformitate cu Articolul 1 □ 6 din Regulile uniforme CIV sau in conformitate cu Articolul 1 □ 6 din Regulile uniforme CIM sunt inscrise pe doua liste in conformitate cu aceasta rezerva:

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

□ 3 Statele membre adreseaza secretarului general comunicari lor privind inscrierea sau radierea de pe lista a liniilor mentionate la □ □ 1 si 2. Liniile maritime si a cailor de navigatie interioara mentionate la □ 1, care fac legatura intre unele state membre, nu sunt inscrise decat cu acordul acestor state; pentru radierea uneia dintre aceste linii este suficienta comunicarea din partea unuia din aceste state.

□ 4 Secretarul general notifica tuturor statelor membre inscrierea sau radierea unei linii.

□ 5 Transporturile pe liniile maritime si pe caile de navigatie interioara mentionate la □ 1 si transporturile pe liniile feroviare mentionate la □ 2 fac subiectul prevederilor Conventiei din momentul expirarii unei luni de la data notificarii inscrierii de catre secretarul general. Aceste linii inceteaza sa mai fie subiectul prevederilor Conventiei la expirarea a trei luni de la data notificarii radierii lor de catre secretarul general, cu exceptia transporturilor aflate in curs, care trebuie finalizate.

#### Titlul IV Finantele

#### ART. 25

##### Programul de lucru. Bugetul. Conturile. Raportul de gestiune

□ 1 Programul de lucru, bugetul si conturile Organizatiei acopera o perioada de doi ani calendaristici.

□ 2 Organizatia editeaza, cel putin o data la doi ani, un raport de gestiune.

□ 3 Valoarea totala a cheltuielilor Organizatiei, pentru fiecare perioada bugetara, este determinata de Comitetul administrativ, la propunerea secretarului general.

#### ART. 26

##### Finantarea cheltuielilor

□ 1 Sub rezerva □ □ 2 pana la 4, cheltuielile Organizatiei, care nu sunt acoperite prin alte venituri, sunt suportate de statele membre astfel: doua cincimi pe baza cheii de repartitie a contributiilor in conformitate cu sistemul Natiunilor Unite, si trei cincimi in mod proportional cu lungimea totala a infrastructurilor feroviare precum si a liniilor maritime si a cailor de navigatie interioara inscrise in conformitate cu Articolul 24 □ 1.

Totusi, liniile maritime si a cailor de navigatie interioara nu sunt insa luate in calcul decat la jumătate din lungimea lor.

□ 2 Atunci cand un stat membru a emis o rezerva in conformitate cu Articolul 1 □ 6 din Regulile uniforme CIV sau in conformitate cu Articolul 1 □ 6 din Regulile uniforme CIM, formula de calcul a contributiei mentionata la □ 1 se aplica dupa cum urmeaza:

a) in locul lungimii totale a infrastructurilor feroviare de pe teritoriul statului membru respectiv nu se ia in considerare decat lungimea liniilor feroviare inscise in conformitate cu Articolul 24 □ 2;

b) partea din contributie in conformitate cu sistemul Natiunilor Unite este calculata proportional cu lungimea liniilor inscise in conformitate cu Articolul 24 □□ 1 si 2 in raport cu lungimea totala a infrastructurilor feroviare de pe teritoriul statului membru respectiv, inscise in conformitate cu Articolul 24 □ 1; ea nu poate fi in nici un caz mai mica de 0,01 %.

□ 3 Fiecare stat membru suporta cel putin 0,25 % si cel mult 15 % din valoarea contributiilor.

□ 4 Comitetul administrativ stabileste atributiile Organizatiei care privesc

a) toate statele membre in mod egal si cheltuielile care sunt suportate de toate statele membre, in conformitate cu formula de calcul mentionata la □ 1,

b) numai unele din statele membre si cheltuielile care sunt suportate de aceste state membre, in conformitate cu aceeasi formula de calcul.

□ 3 se aplica prin analogie. Aceste prevederi nu aduc atingere Articolului 4 □ 3.

□ 5 Contributiile statelor membre la cheltuielile Organizatiei trebuie platite sub forma unui avans de trezorerie platibil in doua acoturi, pana cel tarziu pe data de 31 octombrie a fiecaruia din cei doi ani ai bugetului. Avansul de trezorerie este fixat pe baza contributiilor definitive din cei doi ani precedenti.

□ 6 Odata cu transmiterea raportului de gestiune si a situatiei conturilor de catre statele membre, secretarul general comunica valoarea definitiva a contributiei pentru cei doi ani calendaristici precedenti, precum si valoarea sumei pentru avansul de trezorerie aferent urmatoilor doi ani calendaristici.

□ 7 Dupa data de 31 decembrie a anului cand s-a transmis comunicarea de catre secretatul general, in conformitate cu □ 6, la sumele datorate pentru ultimii doi ani calendaristici, se calculeaza cate o dobanda de cinci procente pe an. Daca, in termen de un an de la aceasta data, un stat membru nu si-a platit partea sa din contributie, se suspenda dreptul sau de vot pana cand isi va indeplini obligatia de plata. Dupa expirarea unui termen suplimentar de doi ani, Adunarea generala examineaza daca atitudinea statului in cauza trebuie considerata ca o denuntare tacita a Conventiei si stabileste, daca este necesar, data cand aceasta denuntare devine efectiva.

□ 8 Contributiile scadente sunt datorate in continuare, in cazurile de denuntare in conformitate cu □ 7 sau cu Articolul 41, precum si in cazul suspendarii dreptului de vot mentionat la Articolul 40 □ 4, litera b).

□ 9 Sumele care nu sunt acoperite vor fi suportate din resursele Organizatiei.

□ 10 Statul membru care a denuntat Conventia poate deveni din nou stat membru prin aderare, cu conditia de a-si fi platit sumele cu care este debitor.

□ 11 Organizatia percepe o remuneratie pentru acoperirea cheltuielilor specifice rezultate din activitatile prevazute la Articolul 21 □ 3, literele j) pana la l). In cazurile prevazute la Articolul 21 □ 3, literele j) si k), aceasta remuneratie este stabilita de

Comitetul administrativ, la propunerea secretarului general. In cazul prevazut la Articolul 21 □ 3, litera 1), se aplica Articolul 31 □ 3.

ART. 27

Auditarea conturilor

□ 1 In absenta unei decizii contrare a Adunarii generale, in conformitate cu Articolul 14 □ 2, litera k), auditarea conturilor se efectueaza de catre statul unde Organizatia isi are sediul, in conformitate cu regulile din prezentul Articol si, sub rezerva oricaror directive speciale ale Comitetului administrativ, in conformitate cu regulamentul privind finantele si contabilitatea Organizatiei (Articolul 15 □ 5, litera e)).

□ 2 Auditorul efectueaza auditarea conturilor Organizatiei, inclusiv a tuturor fondurilor fiduciare si a conturilor speciale, asa cum considera de cuviinta pentru a se asigura daca:

- a) statele financiare sunt in conformitate cu registrele si cu scriptele Organizatiei;
- b) operatiunile financiare care au fost inscrise in statele financiare s-au efectuat in conformitate cu regulile si regulamentele, cu prevederile bugetare si cu celelalte directive ale Organizatiei;
- c) valorile si numerarul depuse la banca sau in casa au fost fie auditate pe baza certificatelor primite direct de la depozitari, fie numarate in mod efectiv;
- d) controalele interne, inclusiv auditarea interna a conturilor, sunt corespunzatoare;
- e) toate elementele activului si pasivului, precum si toate excedentele si deficitele au fost contabilizate in conformitate cu unele proceduri pe care le estimeaza ca fiind satisfacatoare.

□ 3 Auditorul este singurul competent sa accepte in intregime sau in parte certificatele si documentele justificative prezentate de secretarul general. Cand considera necesar, el poate proceda la examinarea si la auditarea detaliata a oricarei situatii contabile referitoare fie la operatiunile financiare, fie la rezerve si echipament.

□ 4 Auditorul are in orice moment acces liber la toate registrele, scriptele, documentele contabile si la alte informatii care considera ca ii sunt necesare.

□ 5 Auditorul nu este competent sa elimine o rubrica sau alta din conturi, inasa va atrage imediat atentia secretarului general asupra oricarei operatiuni al carei caracter regulamentar sau oportun i se pare discutabil, pentru ca acesta sa ia masurile necesare.

□ 6 Auditorul prezinta si semneaza o atestare privind statele financiare in urmatoorii termeni: "Am examinat statele financiare ale Organizatiei pentru perioada bugetara care s-a incheiat la 31 decembrie..... . Examinarea a cuprins o analiza generala a metodelor contabile si controlul situatiilor contabile, precum si a altor documente justificative pe care le-am considerat necesare in cazul in speta". Aceasta atestare indica, dupa caz, faptul ca:

- a) statele financiare reflecta in mod satisfactor situatia financiara la data expirarii perioadei considerate, precum si rezultatele operatiunilor efectuate pe durata perioadei care s-a incheiat la acea data;
- b) statele financiare au fost intocmite in conformitate cu principiile contabile mentionate;
- c) modalitatile conform carora s-au aplicat principiile financiare au fost in concordanta cu cele adoptate in timpul perioadei bugetare precedente;
- d) operatiunile financiare au fost efectuate in conformitate cu regulile si regulamentele, cu prevederile bugetare si cu celelalte directive ale Organizatiei.

□ 7 In raportul sau asupra operatiunilor financiare, auditorul mentioneaza urmatoarele:  
a) tipul si amploarea auditarii pe care a efectuat-o;  
b) elementele care tin de caracterul complet al conturilor si de exactitatea lor, inclusiv  
daca este cazul:

1. informatiile necesare interpretarii si aprecierii corecte a conturilor;  
2. orice suma care ar fi trebuit perceputa dar care nu a fost trecuta in cont;  
3. orice suma care a facut obiectul unui angajament de cheltuieli obisnuit sau  
conditionat si care nu a fost contabilizata sau de care nu s-a tinut cont in statele  
financiare;

4. cheltuielile in favoarea carora nu s-au prezentat piese justificative suficiente;  
5. pastrarea registrelor de conturi in forma corecta din punct de vedere legal; trebuie  
scoase in evidenta cazurile cand modul concret de prezentare al statelor financiare se  
indeparteaza de la principiile contabile general recunoscute si aplicate in mod obisnuit;

c) celelalte probleme asupra carora trebuie sa se atraga atentia Comitetului  
administrativ, de exemplu:

1. cazurile de frauda sau de prezumtie de frauda;  
2. risipirea sau utilizarea incorecta a unor fonduri sau a altor active ale Organizatiei  
(chiar daca conturile privind operatiunea efectuata sunt in regula);

3. cheltuielile care risca sa antreneze ulterior unele cheltuieli considerabile pentru  
Organizatie;

4. orice viciu, general sau particular, al sistemului de control al veniturilor si al  
cheltuielilor sau al rezervelor si echipamentului;

5. cheltuielile care nu sunt conforme cu intentiile Comitetului administrativ, avand in  
vedere viramentele autorizate legal in cadrul bugetului;

6. deplasirile unor credite, tinand seama de modificarile rezultate din viramentele  
autorizate legal in cadrul bugetului;

7. cheltuielile care nu sunt conforme cu autorizatiile care le reglementeaza;

d) corectitudinea sau incorectitudinea conturilor aferente rezervelor si echipamentului,  
stabilite conform inventarului si examinarii registrelor.

In plus, raportul poate sa prezinte stadiul unor operatiuni care au fost contabilizate in  
cursul unei perioade bugetare anterioare si despre care s-au obtinut informatii noi, sau  
stadiul unor operatiuni care trebuie efectuate in cursul unei perioade bugetare ulterioare si  
despre care este de dorit sa fie informat in prealabil Comitetul administrativ.

□ 8 Auditorul nu trebuie in nici un caz sa formuleze critici in raportul sau fara sa-i  
ofere, in prealabil, secretarului general posibilitatea de a se explica.

□ 9 Auditorul comunica Comitetului administrativ si secretarului general constatările  
facute cu ocazia auditarii. In pus, el poate sa prezinte orice comentariu pe care il  
considera potrivit cu privire la raportul financiar al secretarului general.

□ 10 In masura in care auditorul a procedat la o auditare sumara sau nu a obtinut  
justificari suficiente, el trebuie sa mentioneze acest lucru in atestarea pe care o face sau in  
raportul sau, precizind motivele observatiilor pe care le-a formulat, precum si  
consecintele acestora pentru situatia financiara si pentru operatiunile financiare  
contabilizate.

Titlul V  
Arbitrajul

## ART. 28

### Competenta

□ 1 Diferentele dintre statele membre, generate ca urmare a interpretarii sau aplicarii Conventiei, precum si diferendele dintre statele membre si Organizatie, create ca urmare a interpretarii sau aplicarii Protocolului in ceea ce priveste privilegiile si imunitatile, pot fi supuse spre solutionare unui tribunal de arbitraj, la solicitarea uneia din parti. Partile hotarasc in mod liber componenta tribunalului de arbitraj si procedura de arbitraj.

□ 2 Celelalte diferende izvorate ca urmare a interpretarii sau a aplicarii Conventiei si a celorlalte conventii elaborate de Organizatie, in conformitate cu Articolul 2 □ 2, daca nu au fost solutionate pe cale amiabila sau supuse deciziei unor tribunale obisnuite, pot fi supuse spre solutionare unui tribunal de arbitraj, prin acordul dintre partile interesate. Pentru componenta tribunalului de arbitraj si procedura de arbitraj se aplica Articolele 29 pana la 32.

□ 3 Fiecare stat, atunci cand adreseaza o cerere de aderare la Conventie, isi poate rezerva dreptul sa nu aplice prevederile de la □□ 1 si 2, in intregime sau in parte.

□ 4 Statul care a emis o rezerva in conformitate cu □ 3 poate sa o retraga in orice moment, informandu-l in acest sens pe depozitar. Aceasta retragere devine efectiva la o luna de la data la care depozitarul a instiintat statele membre despre aceasta.

## ART. 29

### Intelegerea referitoare la arbitraj, Grefa

Partile incheie o intelegere referitoare la arbitraj in care se specifica in special urmatoarele:

- a) obiectul diferendului;
- b) componenta tribunalului si termenele convenite pentru numirea arbitrilor sau arbitrilor;
- c) locul convenit ca sediu al tribunalului.

Intelegerea referitoare la arbitraj trebuie sa fie comunicata secretarului general care isi asuma functiile de grefa.

## ART. 30

### Arbitrii

□ 1 Secretarul general intocmeste si tine la zi o lista a arbitrilor. Fiecare stat membru poate nominaliza doi dintre cetatenii sai pentru lista de arbitri.

□ 2 Tribunalul de arbitraj este alcatuit din unul, trei sau cinci arbitri, in conformitate cu cele convenite in intelegerea referitoare la arbitraj incheiata. Arbitrii sunt alesi dintre persoanele care figureaza pe lista mentionata la □ 1. Totusi, daca in intelegerea referitoare la arbitraj sunt prevazuti cinci arbitri, fiecare dintre parti poate sa aleaga un arbitru din afara listei. Daca in intelegerea referitoare la arbitraj se prevede un arbitru unic, acesta este ales de comun acord de catre parti. Daca intelegerea referitoare la arbitraj prevede trei sau cinci arbitri, fiecare dintre parti isi alege unul sau doi arbitri, dupa caz; acestia il desemneaza de comun acord pe al treilea sau pe al cincilea arbitru, care prezideaza tribunalul de arbitraj. Daca partile nu pot conveni asupra desemnarii arbitrilor unic sau daca arbitrii alesi nu pot conveni asupra desemnarii celui de-al treilea sau a celui de-al cincilea arbitru, aceasta desemnare se face de catre secretarul general.

□ 3 Arbitrul unic, sau al treilea arbitru sau al cincilea arbitru, trebuie sa fie de alta cetatenie decat cea a partilor, doar daca acestea din urma nu sunt de aceeași cetatenie.

□ 4 Interventia in diferend a unei terte parti ramane fara efect in ceea ce priveste componenta tribunalului de arbitraj.

#### ART. 31

##### Procedura. Cheltuielile

□ 1 Tribunalul de arbitraj hotaraste asupra procedurii de urmat, tinand seama in principal de urmatoarele prevederi:

a) el instrumenteaza si judeca cauzele pe baza elementelor furnizate de parti, fara sa fie constrans de interpretarile acestora, atunci cand este chemat sa pronunte sentinta;

b) nu poate sa acorde mai mult sau altceva decat se solicita in concluziile reclamantului, nici mai putin decat s-a recunoscut de catre parat ca fiind datorat;

c) sentinta arbitrala, motivata in mod corespunzator, este redactata de tribunalul de arbitraj si este notificata partilor de catre secretarul general;

d) in afara unei prevederi contrare de drept imperativ al locului unde isi are sediul tribunalul de arbitraj si sub rezerva unui acord contrar al partilor, sentinta arbitrala este definitiva.

□ 2 Onorariile arbitrilor sunt stabilite de secretarul general.

□ 3 Prin sentinta tribunalului de arbitraj se stabileste valoarea costurilor si cheltuielilor de judecata si hotaraste repartizarea intre parti atat a acestor cheltuieli cat si a onorariilor arbitrilor.

#### ART. 32

##### Termenul de prescriptie. Forta executorie

□ 1 Aplicarea procedurii de arbitraj are, in ceea ce priveste intreruperea termenului de prescriptie, acelasi efect ca cel prevazut de dreptul material aplicabil pentru introducerea actiunii in justitie in fata instantei de fond.

□ 2 Sentinta tribunalului de arbitraj dobandeste forta executorie in fiecare din statele membre dupa ce s-au indeplinit formalitatile cerute de statul unde are loc executarea sentintei. Nu este admisa revizuirea fondului problemei.

## Titlul VI

### Modificarea Conventiei

#### ART. 33

##### Competenta

□ 1 Secretarul general aduce imediat la cunostinta statelor membre propunerile de modificare a Conventiei care i-au fost adresate de statele membre, sau pe care le-a elaborat personal.

□ 2 Adunarea generala hotaraste asupra propunerilor de modificare a Conventiei cu conditia ca □□ 4 pana la 6 sa nu prevada o alta competenta.

□ 3 Sesizata de o propunere de modificare, Adunarea generala poate decide, cu majoritatea prevazuta la Articolul 14 □ 6, daca o asemenea propunere este in stransa legatura cu una sau mai multe prevederi din Apendicele la Conventie. In acest caz, precum si in cazurile mentionate la □□ 4 pana la 6, fraza a doua, Adunarea generala este de asemenea abilitata sa decida asupra acestei prevederi sau a prevederilor respective din Apendice.

□ 4 Sub rezerva deciziilor luate de Adunarea generala, in conformitate cu □ 3, prima fraza, Comisia de revizuire hotaraste asupra propunerilor de modificare a:

- a) Articolelor 9 si 27 □□ 2 pana la 10;
- b) Regulilor uniforme CIV, cu exceptia Articolelor 1, 2, 5, 6, 16, 26 pana la 39, 41 pana la 53 si 56 pana la 60;
- c) Regulilor uniforme CIM, cu exceptia Articolelor 1, 5, 6 □□ 1 si 2, a Articolelor 8, 12, 13 □ 2, a Articolelor 14, 15 □□ 2 si 3, a Articolului 19 □□ 6 si 7, precum si a Articolelor 23 pana la 27, 30 pana la 33, 36 pana la 41 si 44 pana la 48;
- d) Regulilor uniforme CUV, cu exceptia Articolelor 1, 4, 5 si 7 pana la 12;
- e) Regulilor uniforme CUI, cu exceptia Articolelor 1, 2, 4, 8 pana la 15, 17 pana la 19, 21, 23 pana la 25;
- f) Regulilor uniforme APTU, cu exceptia Articolelor 1, 3 si 9 pana la 11, precum si a Anexelor la aceste Reguli uniforme;
- g) Regulilor uniforme ATMF, cu exceptia Articolelor 1, 3 si 9.

Atunci cand sunt supuse Comisiei de revizuire unele propuneri de modificare, in conformitate cu literele a) pana la g), o treime din statele reprezentate in Comisie poate solicita ca aceste propuneri sa fie supuse Adunarii generale in scopul luarii unei decizii.

□ 5 Comisia de experti RID decide asupra propunerilor de modificare a prevederilor Regulamentului privind Transportul International Feroviar de Marfuri Periculoase (RID). Atunci cand asemenea propuneri sunt supuse Comisiei de experti RID, o treime din statele reprezentate in Comisie poate solicita ca aceste propuneri sa fie supuse Adunarii Generale in scopul luarii unei decizii.

□ 6 Comisia de experti tehnici decide asupra propunerilor de modificare a Anexelor la Regulile uniforme APTU. Atunci cand asemenea propuneri sunt supuse Comisiei de experti tehnici, o treime din statele reprezentate in Comisie poate solicita ca aceste propuneri sa fie supuse Adunarii generale in scopul luarii unei decizii.

ART. 34

Deciziile Adunarii generale

□ 1 Modificarile Conventiei, ca urmare a deciziei Adunarii generale, sunt notificate statelor membre de catre secretarul general.

□ 2 Modificarile Conventiei propriu-zise, ca urmare a deciziei Adunarii generale, intra in vigoare, pentru toate statele membre, la douasprezece luni de la data aprobarii lor de catre doua treimi din statele membre, cu exceptia celor care, inaintea intrarii lor in vigoare, au facut o declaratie conform careia nu aproba modificarile in cauza.

□ 3 Modificarile aduse la Apendicele Conventiei, ca urmare a deciziei Adunarii generale, intra in vigoare la douasprezece luni de la data aprobarii lor de catre jumatate din statele care nu au facut o declaratie in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza, pentru toate statele membre cu exceptia celor care, inaintea intrarii lor in vigoare, au facut o declaratie conform careia nu aproba modificarile in cauza si cu exceptia celor care au facut o declaratie in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza.

□ 4 Statele membre adreseaza secretarului general notificariile lor privind aprobarea modificarilor aduse Conventiei hotarate de Adunarea generala, precum si declaratiile lor prin care comunica faptul ca nu aproba aceste modificari. Secretarul general informeaza despre aceasta celelalte state membre.

□ 5 Termenul mentionat la □□ 2 si 3 se calculeaza incepand cu data notificarii de catre secretarul general a indeplinirii conditiilor pentru intrarea in vigoare a modificarilor.

□ 6 In momentul adoptarii unei modificari, Adunarea generala poate specifica faptul ca modificarea respectiva este de o asemenea importanta incat orice stat membru care a facut o declaratie in conformitate cu □ 2 sau □ 3 si care nu a aprobat modificarea in termen de optsprezece luni de la data intrarii sale in vigoare, va inceta sa mai fie stat membru al Organizatiei dupa expirarea acestui termen.

□ 7 Atunci cand deciziile Adunarii generale se refera la Apendicele la Conventie, se suspenda in intregime aplicarea Apendicelui respectiv incepand cu data intrarii in vigoare a deciziilor, pentru traficul cu si intre statele membre care s-au opus deciziilor in termenele stabilite, in conformitate cu □ 3. Secretarul general notifica statelor membre aceasta suspendare; aceasta ia sfarsit dupa o luna de la data la care secretarul general a notificat celorlalte state membre retragerea acestei opuneri.

#### ART. 35

##### Deciziile Comisiilor

□ 1 Modificarile la Conventie, ca urmare a deciziei Comisiei, sunt notificate statelor membre de catre secretarul general.

□ 2 Modificarile la Conventia propriu-zisa, hotarate de Comisia de revizuire, intra in vigoare pentru toate statele membre, in prima zi a celei de-a douasprezece luni imediat urmatoare lunii in cursul careia secretarul general a notificat toate statele membre. Statele membre pot formula o obiectie in cursul urmatoarelor patru luni de la data notificarii. In cazul cand sunt formulate obiectii de catre un sfert din statele membre, modificarea nu intra in vigoare. Daca un stat membru formuleaza o obiectie cu privire la o decizie a Comisiei de revizuire in acest termen de patru luni si daca acest stat denunta Conventia, denuntarea devine efectiva la data prevazuta pentru intrarea in vigoare a acestei decizii.

□ 3 Modificarile aduse Apendicelor la Conventie, hotarate de Comisia de revizuire, intra in vigoare pentru toate statele membre, in prima zi din cea de-a douasprezece luna imediat urmatoare celei in cursul careia secretarul general a notificat statele membre. Modificarile hotarate de Comisia de experti RID sau de Comisia de experti tehnici intra in vigoare pentru toate statele membre, in prima zi a celei de-a sasea luni imediat urmatoare celei in cursul careia secretarul general a notificat statele membre.

□ 4 Statele membre pot formula o obiectie in termen de patru luni incepand cu data notificarii mentionate la □ 3. In cazul unei obiectii formulate de un sfert din statele membre, modificarea nu intra in vigoare. In statele membre care au formulat, in termenele stabilite, o obiectie cu privire la o decizie, aplicarea Apendicelui respectiv este suspendata in intregime, pentru traficul cu si intre statele membre, incepand din momentul intrarii in vigoare a deciziilor respective. Totusi, in cazul unei obiectii formulate impotriva validarii unei norme tehnice sau impotriva adoptarii unei prescriptii tehnice uniforme, doar acea norma sau prescriptie este suspendata, pentru traficul cu si intre statele membre, incepand cu momentul in care deciziile respective intra in vigoare; situatia este identica si in cazul unei obiectii pariale.

□ 5 Secretarul general informeaza statele membre asupra suspendarilor mentionate la □ 4; suspendarile sunt ridicate dupa expirarea unui termen de o luna incepand cu data la care secretarul general a notificat celorlalte state membre retragerea unei asemenea obiectii.

□ 6 Pentru stabilirea numarului de obiectii prevazute la □□ 2 si 4, nu sunt luate in considerare statele membre care:

a) nu au drept de vot (Articolul 14 □ 5, Articolul 26 □ 7 sau Articolul 40 □ 4),

b) nu sunt membre ale Comisiei respective (Articolul 16 □ 1, a doua fraza),  
c) au facut o declaratie in conformitate cu Articolul 9 □ 1 din Regulile uniforme APTU.

## Titlul VII Prevederi finale

### ART. 36

#### Depozitarul

□ 1 Secretarul general este depozitarul prezentei Conventii. Functiile sale in calitate de depozitar sunt cele prezentate in Partea a VII-a a Conventiei de la Viena, din 23 mai 1969, privind Legea tratatelor.

□ 2 Atunci cand intre un stat membru si depozitar intervine o divergenta cu privire la indeplinirea functiilor acestuia din urma, depozitarul sau statul membru respectiv trebuie sa aduca problema respectiva; in atentia celorlalte state membre sau, daca este cazul, sa o supuna Comitetului administrativ in vederea luarii unei decizii.

### ART. 37

#### Aderarea la Conventie

□ 1 Aderarea la Conventie este deschisa oricarui stat pe al carui teritoriu se exploateaza o infrastructura feroviara.

□ 2 Un stat care doreste sa adere la Conventie adreseaza depozitarului o cerere. Depozitarul comunica aceasta cerere statelor membre.

□ 3 Cererea este considerata ca fiind acceptata la trei luni dupa comunicarea mentionata la □ 2, in afara cazului cand depozitarului i se adreseaza o opunere in aceasta privinta din partea a cinci state membre. Depozitarul va aviza, fara intarziere, atat statul care a formulat cererea, cat si statele membre. Aderarea devine efectiva incepand cu prima zi din cea de-a treia luna de la data acestei avizari.

□ 4 In cazul cand cel putin cinci state membre formuleaza o opunere in termenul prevazut la □ 3, cererea de aderare este supusa Adunarii generale pentru a lua o decizie.

□ 5 Sub rezerva Articolului 42, orice aderare la Conventie nu se poate referi decat la Conventie, in versiunea sa aflata in vigoare la data cand aderarea respectiva devine efectiva.

### ART. 38

#### Aderarea unor organizatii regionale de integrare economica

□ 1 Aderarea la Conventie este deschisa organizatiilor regionale de integrare economica care au competenta adoptarii legislatiei lor, care este obligatorie pentru membrii lor, in domeniile reglementate de aceasta Conventie, si la care sunt membre unul sau mai multe state membre. Conditiiile acestei aderari sunt definite intr-un acord incheiat intre Organizatie si organizatia regionala.

□ 2 Organizatia regionala poate sa exercite drepturile de care dispun membrii sai in baza Conventiei, in masura in care aceste drepturi acopera domenii care tin de competenta sa. Acelasi lucru este valabil si pentru obligatiile care revin statelor membre in baza Conventiei, cu exceptia obligatiilor financiare mentionate la Articolul 26.

□ 3 In vederea exercitarii dreptului de vot si a dreptului de a formula obiectii prevazut la Articolul 35 □□ 2 si 4, organizatia regionala dispune de un numar de voturi egal cu cel al membrilor sai care sunt si state membre ale Organizatiei. Acestea din urma nu-si pot

exercita drepturile, in special dreptul de vot, decat in masura admisa la □ 2. Organizatia regionala nu dispune de drept de vot in ceea ce priveste Titlul IV.

□ 4 Pentru suspendarea calitatii de membru, se aplica prin analogie Articolul 41.

#### ART. 39

##### Membrii asociati

□ 1 Orice stat pe al carui teritoriu se exploateaza o infrastruktura feroviara poate deveni membru asociat al Organizatiei. Se aplica prin analogie Articolul 32 □□ 2 pana la 5.

□ 2 Un membru asociat poate sa participe la lucrarile organelor mentionate la Articolul 13 □ 1, literele a) si c) pana la f) numai cu vot consultativ. Un membru asociat nu poate sa fie desemnat ca membru al Comitetului administrativ. El contribuie la cheltuielile Organizatiei cu 0,25% din contributi (Articolul 26 □ 3).

□ 3 Pentru suspendarea calitatii de membru asociat, se aplica prin analogie Articolul 41.

#### ART. 40

##### Suspendarea calitatii de membru

□ 1 Un stat membru poate solicita, fara sa denunte Conventia, suspendarea calitatii sale de membru al Organizatiei, atunci cand pe teritoriul sau nu se mai efectueaza nici un fel de trafic international feroviar, din motive care nu sunt imputabile acestui stat membru.

□ 2 Comitetul administrativ decide asupra unei cereri de suspendare a calitatii de membru. Cererea trebuie sa fie adresata secretarului general cu cel putin trei luni inaintea unei sesiuni a Comitetului.

□ 3 Suspendarea calitatii de membru intra in vigoare in prima zi a lunii imediat urmatoare datei la care secretarul general a notificat statelor membre decizia Comitetului administrativ. Suspendarea calitatii de membru ia sfarsit odata cu notificarea de catre statul membru a reluarii pe teritoriul sau a traficului international feroviar. Secretarul general notifica, fara intarziere, despre aceasta celelalte state membre.

□ 4 Suspendarea calitatii de membru are drept consecinta:

- a) exonerarea statului membru de obligatia de a contribui la finantarea cheltuielilor Organizatiei;
- b) suspendarea dreptului de vot in organele Organizatiei;
- c) suspendarea dreptului de obiectie in conformitate cu Articolul 34 □□ 2 si 3 si cu Articolul 35 □□ 2 si 4.

#### ART. 41

##### Denuntarea Conventiei

□ 1 Conventia poate fi denuntata in orice moment.

□ 2 Orice stat membru care doreste sa procedeze la o denuntare il instiinteaza despre aceasta pe depozitar. Denuntarea devine efectiva la data de 31 decembrie a anului urmat.

#### ART. 42

##### Declaratii si rezerve la Conventie

□ 1 Fiecare stat membru poate in orice moment, sa declare ca nu va aplica in intregime anumite Apendice la Conventie. In plus, nu se admit rezerve si declaratii privind neaplicarea anumitor prevederi ale Conventiei propriu-zise sau ale Apendicelor la

aceasta, decat daca asemenea rezerve sau declaratii sunt prevazute in mod expres chiar in prevederile respective.

□ 2 Rezervele sau declaratiile sunt adresate depozitarului. Ele devin efective in momentul in care Conventia intra in vigoare pentru stalul respectiv. Orice declaratie facuta dupa intrarea in vigoare devine efectiva la data de 31 decembrie a anului imediat urmator acestei declaratii. Depozitarul informeaza statele membre despre aceasta.

ART. 43

Dizolvarea Organizatiei

□ 1 Adunarea generala poate sa decida dizolvarea Organizatiei si eventualul transfer al atributiilor sale unei alte organizatii interguvernamentale, stabilind impreuna cu aceasta organizatie, daca este cazul, conditiile acestui transfer.

□ 2 In cazul dizolvarii Organizatiei, bunurile si activele sale sunt atribuite statelor membre care au fost membre ale Organizatiei fara intrerupere, pe durata ultimilor cinci ani calendaristici anteriori anului in care s-a luat decizia in temeiul □ 1, in mod proportional cu coeficientul mediu al procentajului cu care au contribuit la cheltuielile Organizatiei pe perioada celor cinci ani precedenti.

ART. 44

Prevedere tranzitorie

In cazurile prevazute la Articolul 34 □ 7, Articolul 35 □ 4, Articolul 41 □ 1 si la Articolul 42, legislatia aflata in vigoare in momentul incheierii contractelor supuse Regulilor uniforme CIV, Regulilor uniforme CIM, Regulilor uniforme CUV si Regulilor uniforme CUI ramane aplicabila in contractele existente.

ART. 45

Textele Conventiei

□ 1 Conventia este redactata in limbile franceza, germana si engleza. In caz de divergenta, textul in limba franceza prevaleaza.

□ 2 La propunerea unuia din statele interesate, Organizatia publica traduceri oficiale ale Conventiei in alte limbi, in masura in care una din aceste limbi este limba oficiala pe teritoriul a cel putin doua state membre. Aceste traduceri sunt elaborate in cooperare cu serviciile competente ale statelor membre interesate.

Protocolul privind privilegiile si imunitatile Organizatiei Interguvernamentale pentru Transporturile Internationale Feroviare (OTIF)

ART. 1

Imunitatea de jurisdicție, de executare și de reținere

□ 1 In cadrul activitatilor sale oficiale, Organizatia beneficiaza de imunitate de jurisdicție și de executare cu urmatoarele exceptii:

a) in masura in care Organizatia a renuntat in mod expres la aceasta imunitate intr-un caz particular;

b) in cazul unei actiuni civile in justitie introdusa de un tert;

c) in cazul unei cereri neconventionale in legatura directa cu o procedura initiata cu titlu principal de catre Organizatie;

d) in cazul unei rețineri, ordonata prin hotarare judecatoreasca, asupra remuneratiilor, a salariilor și a altor retributii datorate de Organizatie unui membru al personalului propriu.

□ 2 Activele si alte bunuri ale Organizatiei, indiferent unde se afla acestea, beneficiaza de imunitate fata de orice forma de rechizitie, confiscare, sechestru sau alta forma de retinere sau de constrangere, cu exceptia cazului in care acestea sunt considerate necesare, ca masura temporara pentru prevenirea accidentelor in care sunt implicate vehicule automotoare care apartin sau sunt operate in contul Organizatiei si pentru anchetele in legatura cu respectivele accidente.

#### ART. 2

##### Protectia impotriva expropriarii

Daca in scopuri de utilitate publica este necesara o expropriere, trebuie sa se dispuna toate masurile corespunzatoare astfel incat sa nu se permita ca exproprierea sa devina un obstacol in calea exercitarii activitatilor Organizatiei si trebuie sa se plateasca anticipat si in cel mai scurt timp o despagubire corespunzatoare.

#### ART. 3

##### Scutirea de impozite

□ 1 Fiecare stat membru scuteste de impozite directe Organizatia, bunurile si veniturile acesteia, in vederea exercitarii activitatilor sale oficiale. Atunci cand achizitiile sau serviciile cu o valoare importanta, care sunt strict necesare pentru exercitarea activitatilor oficiale ale Organizatiei, sunt efectuate sau utilizate de Organizatie si atunci cand pretul acestor achizitii sau servicii include taxe sau tarife, trebuie ca statele membre sa dispuna, de fiecare data cand acest lucru este posibil, luarea masurilor corespunzatoare in vederea scutirii de taxe sau tarife de acest fel sau in vederea rambursarii contravalorii acestora.

□ 2 Nu se acorda nici o scutire in ceea ce priveste impozitele si taxele care nu constituie decat simpla remunerare a serviciilor aduse.

□ 3 Bunurile achizitionate in conformitate cu □ 1 nu pot fi vandute sau cedate si nici utilizate altfel decat in conditiile stabilite de catre statul membru care a acordat scutirile.

#### ART. 4

##### Scutirea de tarife si taxe

□ 1 Bunurile importate sau exportate de Organizatie si care sunt strict necesare pentru exercitarea activitatilor sale oficiale, sunt scutite de toate tarifele si taxele care se percep la import sau la export.

□ 2 Nu se acorda nici o scutire, in sensul prezentului Articol, in cazul achizitiilor si al importurilor de bunuri sau al furnizarii de servicii destinate nevoilor proprii ale membrilor personalului Organizatiei.

□ 3 Articolul 3 □ 3 se aplica, prin analogie, in cazul bunurilor importate in conformitate cu □ 1.

#### ART. 5

##### Activitati oficiale

Activitatile oficiale ale Organizatiei mentionate in prezentul Protocol sunt activitatile care corespund scopurilor definite la Articolul 2 din Conventie.

#### ART. 6

##### Tranzactii monetare

Organizatia poate sa primeasca si sa detina orice fel de fonduri, valuta, numerar sau valori mobiliare. Ea poate sa dispuna in mod liber de acestea pentru orice folosinte prevazute de Conventie si poate sa aiba conturi in orice fel de moneda in masura in care acestea ii sunt necesare pentru a face fata angajamentelor sale.

#### ART. 7

##### Comunicate

Pentru comunicatele sale si pentru transferul tuturor documentelor sale, tratamentul de care beneficiaza Organizatia nu este mai putin favorabil decat cel acordat de fiecare stat membru altor organizatii internationale comparabile.

#### ART. 8

##### Privilegiile si imunitatile reprezentantilor statelor membre

Reprezentantii statelor membre se bucura, in exercitarea functiilor lor si pe durata calatoriilor lor de serviciu, pe teritoriul fiecarui stat membru, de urmatoarele privilegii si imunitati:

- a) imunitate de jurisdictie, chiar si dupa incheierea misiunii lor, pentru actele lor, inclusiv in scris sau prin viu grai, savarsite de ei in timpul exercitarii functiilor lor; aceasta imunitate nu mai functioneaza in caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau orice alt mijloc de transport apartinand unui reprezentant al unui stat, sau condus de acesta, sau in cazul unei incalcati a reglementarilor de circulatie referitoare la mijlocul de transport in cauza;
- b) imunitate in ceea ce priveste arestarea si detentia preventiva, cu exceptia cazurilor de flagrant delict;
- c) imunitate in ceea ce priveste retinerea bagajelor lor personale, cu exceptia cazurilor de flagrant delict;
- d) inviolabilitatea tuturor documentelor sau actelor lor oficiale;
- e) exceptarea pentru ei insisi precum si pentru sotii/sotiile lor de la orice masura de limitare a intrarii si de la orice formalitati de inregistrare a strainilor;
- f) aceleasi facilitati in ceea ce priveate reglementarile monetare sau de schimb ca cele acordate reprezentantilor unor Guverne straine in misiune oficiala temporara

#### ART. 9

##### Privilegiile si imunitatile membrilor personalului Organizatiei

Membrii personalului Organizatiei se bucura, in exercitarea functiilor lor, de urmatoarele privilegii si imunitati pe teritoriul fiecarui stat membru:

- a) imunitate de jurisdictie pentru actele, inclusiv in scris sau prin viu grai, savarsite in exercitarea functiilor lor si in limitele prerogativelor lor; aceasta imunitate nu mai functioneaza, in caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau de orice alt mijloc de transport apartinand unui membru al personalului Organizatiei sau condus de acesta sau in cazul unei incalcati a reglementarilor de circulatie referitoare la mijlocul de transport respectiv; membrii personalului continua sa beneficieze de aceasta imunitate chiar si dupa ce au incetat sa mai fie in serviciul Organizatiei;
- b) inviolabilitatea tuturor actelor si documentelor lor oficiale;
- c) aceleasi exceptari de la prevederile care limiteaza imigrarea si care reglementeaza inregistrarea strainilor ca cele acordate in mod normal membrilor personalului organizatiilor internationale; membrii de familie ai acestora se bucura de aceleasi facilitati;
- d) scutirea de impozitul, national pe venit, sub rezerva introducerii, in beneficiul Organizatiei, a unei impozitari interne asupra remuneratiilor, salariilor si a altor retributii platite de Organizatie; statele membre au totusi posibilitatea de a tine seama de aceste remuneratii, salarii si retributii pentru calculul valorii impozitului care se percepe pe

veniturile provenite din alte surse; statele membre nu au obligatia sa aplice aceasta scutire fiscala in cazul indemnizatiilor si al pensiilor de retragere din activitate, precum si ai rentelor viagere platite de Organizatie fostilor membri ai personalului sau sau persoanelor in drept;

e) in ceea ce priveste reglementarile de schimb, aceleasi privilegii ca cele acordate in mod normal membrilor personalului organizatiilor internationale;

f) in perioade de criza pe plan international, aceleasi facilitati de repatriere pentru ei si pentru membrii de familie ai acestora ca cele acordate in mod normal membrilor personalului organizatiilor internationale.

#### ART. 10

##### Privilegiile si imunitatile expertilor

Expertii la care apeleaza Organizatia atunci cand exercita functii pe langa Organizatie sau indeplinesc misiuni pentru aceasta, inclusiv pe durata calatoriilor efectuate in timpul exercitarii acestor functii si in cursul misiunilor, se bucura de urmatoarele privilegii si imunitati, in masura in care acestea le sunt necesare pentru exercitarea functiilor lor:

a) imunitate de jurisdicție pentru actele, inclusiv in scris sau prin viu grai, savarsite de ei in timpul exercitarii functiilor; aceasta imunitate nu se mai aplica, insa, in caz de pagube rezultate dintr-un accident provocat de un vehicul automotor sau de orice alt mijloc de transport apartinand unui expert sau condus de acesta, sau in cazul unei incalcarii a reglementarilor de circulatie referitoare la mijlocul de transport respectiv; expertii continua sa beneficieze de aceasta imunitate chiar si dupa incetarea functiilor lor pe langa Organizatie;

b) inviolabilitatea tuturor actelor si documentelor lor oficiale;

c) facilitatile de schimb necesare transferarii remuneratiilor lor;

d) aceleasi facilitati, in ceea ce priveste bagajele lor personale, ca cele acordate functionarilor Guvernelor straine aflati in misiune oficiala temporara.

#### ART. 11

##### Scopul privilegiilor si al imunitatilor acordate

□ 1 Privilegiile si imunitatile prevazute de prezentul Protocol sunt instituite exclusiv pentru a se asigura, in orice imprejurari, functionarea libera a Organizatiei si independenta totala a persoanelor carora le sunt acordate. Autoritatile competente ridica orice imunitate in toate cazurile in care mentinerea acesteia poate impiedica actionarea in justitie si in care aceasta imunitate poate fi ridicata fara a aduce atingere realizarii obiectivului pentru care a fost acordata.

□ 2 Autoritatile competente in termenii □ 1 sunt:

a) statele membre, pentru reprezentantii lor;

b) Comitetul administrativ pentru secretarul general;

c) secretarul general pentru ceilalti functionari ai Organizatiei precum si pentru expertii la care apeleaza Organizatia.

#### ART. 12

##### Prevenirea abuzurilor

□ 1 Nici una din prevederile prezentului Protocol nu pune in cauza dreptul pe care il posedea fiecare stat membru de a lua toate masurile de precautie necesare in interesul sigurantei sale publice.

□ 2 Organizatia coopereaza in permanenta cu autoritatile competente ale statelor membre in vederea facilitarii unei bune administrari a justitiei, a asigurarii respectarii

legilor si prescriptiilor statelor membre respective si a prevenirii oricarui abuz la care ar putea conduce privilegiile si imunitatile prevazute in prezentul Protocol.

#### ART. 13

Tratamentul acordat propriilor cetateni

Nici un stat membru nu are obligatia de a acorda privilegiile si imunitatile mentionate la:

a) Articolul 8, cu exceptia literei d),

b) Articolul 9, cu exceptia literelor a), b) si d),

c) Articolul 10, cu exceptia literelor a) si b)

propriilor cetateni sau persoanelor care isi au resedinta permanenta in acest stat.

#### ART. 14

Acorduri complementare

Organizatia poate sa incheie cu un stat membru sau cu mai multe state membre unele acorduri complementare in vederea aplicarii prezentului Protocol in ceea ce priveste statul membru respectiv sau statele membre respective, precum si alte acorduri in vederea asigurarii bunei functionari a Organizatiei.

Reguli uniforme privind Contractul de Transport International Feroviar de Calatori (CIV - Apendice A la Conventie)

### Titlul I

#### Prevederi generale

#### ART. 1

Domeniu de aplicare

□ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplica oricarui contract de transport feroviar de calatori, efectuat contra plata sau gratuit, atunci cand locul de plecare si de destinatie sunt situate in doua state membre diferite, indiferent de domiciliul sau sediul si nationalitatea partilor la contractul de transport.

□ 2 Atunci cand un transport international care face obiectul unui contract unic include, in completare la transportul transfrontalier feroviar, un transport rutier sau pe o cale navigabila interioara in traficul intern al unui stat membru, se aplica prezentele Reguli uniforme.

□ 3 Atunci cand un transport international care face obiectul unui contract unic include, in completare la transportul feroviar, un transport maritim sau un transport transfrontalier pe cale navigabila interioara, prezentele Reguli uniforme se aplica daca transportul maritim sau pe cale navigabila interioara este efectuat pe linii inscrite in lista de linii prevazuta in Articolul 24 □ 1 al Conventiei.

□ 4 Prezentele Reguli uniforme se aplica de asemenea, in ceea ce priveste raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor, insotitorilor expeditiilor transportate in conformitate cu Regulile uniforme CIM.

□ 5 Prezentele Reguli uniforme nu se aplica transporturilor efectuate intre statii situate pe teritoriul statelor limitrofe, atunci cand infrastructura acestor statii este administrata de catre unul sau mai multi gestionari de infrastructura care apartin de unul si acelasi stat dintre respectivele state limitrofe.

□ 6 Oricare stat care este parte la o conventie privind transportul international feroviar direct de calatori, comparabila cu prezentele Reguli uniforme, poate, atunci cand adreseaza o cerere de aderare la Conventie, sa declare ca nu va aplica aceste Reguli uniforme decat transporturilor efectuate pe o parte a infrastructurii feroviare situata pe teritoriul sau. Aceasta parte a infrastructurii feroviare trebuie definita in mod precis si trebuie sa fie conectata la infrastructura feroviara a unui stat membru. Atunci cand un stat a facut declaratia mai sus mentionata, prezentele Reguli uniforme nu se aplica decat daca:

a) locul de plecare sau de destinatie, precum si ruta prevazuta in contractul de transport sunt situate pe infrastructura specificata sau

b) infrastructura specificata leaga infrastructura a doua state membre si daca aceasta a fost prevazuta in contractul de transport drept ruta pentru transportul de tranzit.

□ 7 Statul care a facut o declaratie in conformitate cu □ 6 poate, in orice moment, sa renunte la informarea depozitarului. Aceasta renuntare are efect la o luna de la data la care depozitarul a avizat statele membre. Declaratia devine fara efect, atunci cand conventia la care s-a facut referire la □ 6, prima fraza, inceteaza a mai fi in vigoare pentru respectivul stat.

#### ART. 2

Declaratia privind raspunderea in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor

□ 1 Oricare stat poate, in orice moment, sa declare ca nu va aplica calatorilor, victime ale accidentelor survenite pe teritoriul sau, ansamblul prevederilor privind raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor, atunci cand acestia sunt cetateni ai respectivului stat sau au resedinta stabila in acesta.

□ 2 Statul care a facut o declaratie in conformitate cu □ 1 poate renunta in orice moment, la informarea depozitarului. Aceasta renuntare are efect la o luna de la data la care depozitarul o aduce la cunostinta statelor membre.

#### ART. 3

##### Definitii

In sensul prezentelor Reguli uniforme, termenul:

a) "transportator" inseamna transportatorul contractual, cu care calatorul a incheiat contractul de transport in baza prezentelor Reguli uniforme, sau un transportator succesiv raspunzator in baza acestui contract;

b) "transportator substituit" inseamna un transportator, care nu a incheiat contractul de transport cu un calator, dar caruia transportatorul la care s-a facut referire la litera a) i-a incredintat, in intregime sau in parte, executarea transportului feroviar;

c) "Conditii generale de transport" inseamna conditiile transportatorului sub forma de conditii generale sau de tarife legale in vigoare in fiecare stat membru si care au devenit, prin incheierea contractului de transport, parte integranta din acesta;

d) "vehicul" inseamna un vehicul motor sau o remorca transportata cu ocazia unui transport de calatori.

#### ART. 4

##### Derogari

□ 1 Statele membre pot incheia acorduri care sa prevada derogari de la prezentele Reguli uniforme pentru transporturile efectuate exclusiv intre doua statii situate pe ambele parti ale frontierei, atunci cand nu exista alta statie intre acestea.

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

□ 3 Sub rezerva altor prevederi de drept internațional public, două sau mai multe state membre pot fixa între ele condițiile în conformitate cu care transportatorii sunt supuși obligației de a transporta călători, 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 această statele membre și operatorii interesați.

#### ART. 5

##### Drept imperativ

În lipsa unei clauze contrare în prezentele Reguli uniforme, este nulă și neavenită orice stipulare care, direct sau indirect, ar derogă 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

### Incheierea și executarea contractului de transport

#### ART. 6

##### Contractul de transport

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

□ 2 Contractul de transport trebuie să fie constatat prin unul sau mai multe legitimații de transport emise călătorului. 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.

#### ART. 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 călătorului să beneficieze de drepturile ce decurg din acest contract.

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

□ 4 Legitimatia de transport este transferabila daca nu este nominala si daca nu a fost inceputa calatoria.

□ 5 Legitimatia de transport poate fi stabilita sub forma de inregistrare electronica de date, care poate fi transformata in semne de scriere lizibile. Procedurile folosite pentru inregistrarea si cea de tratare a datelor trebuie sa fie echivalente, din punct de vedere functional, in special in ceea ce priveste puterea doveditoare a legitimatiei de transport reprezentata prin aceste date.

#### ART. 8

Plata si rambursarea pretului de transport

□ 1 Sub rezerva unei conventii contrare intre calator si transportator, pretul de transport se plateste in avans.

□ 2 Conditiiile generale de transport stabilesc conditiile de rambursare a pretului de transport.

#### ART. 9

Dreptul la transport. Excluderea de la transport

□ 1 Inca de la inceperea calatoriei, calatorul trebuie sa detina o legitimatie de transport valabila si trebuie sa o prezinta cu ocazia controlului legitimatiiilor de transport.

Conditiiile generale de transport pot prevedea:

a) ca un calator care nu prezinta o legitimatie de transport valabila, trebuie sa plateasca, in afara legitimatiei de transport, o suprataxa;

b) ca un calator care refuza plata imediata a pretului de transport sau a suprataxei, poate fi exclus de la transport;

c) daca si in ce conditii are loc o rambursare a suprataxei.

□ 2 Conditiiile generale de transport pot prevedea ca sunt exclusi de la transport sau pot fi exclusi de la transport calatorii care:

a) prezinta un pericol pentru siguranta si buna functionare a exploatarii sau pentru siguranta celorlalti calatori,

b) incomodeaza pe ceilalti calatori de maniera intolerabila, si ca aceste persoane nu au dreptul la rambursarea nici a pretului de transport, nici a pretului pe care l-au platit pentru transportul bagajelor lor inregistrate.

#### ART. 10

Indeplinirea formalitatilor administrative

Calatorul trebuie sa se conformeze formalitatilor solicitate de autoritatile vamale sau de alte autoritati administrative.

#### ART. 11

Anularea sau intarzierea unui tren. Pierderea legaturii

Transportatorul trebuie, daca este necesar, sa certifice pe legitimatia de transport ca trenul a fost anulat sau s-a pierdut legatura.

### Titlul III

Transportul de bagaje de mana, animale, bagaje inregistrate si vehicule

#### CAP. 1

Prevederi comune

#### ART. 12

#### Obiecte si animale admise

□ 1 Calatorul poate lua cu el obiecte usor de purtat (bagaje de mana) precum si animale vii, in conformitate cu Conditiiile generale de transport. In plus, calatorul poate lua cu el obiecte incomode, in conformitate cu prevederile specifice continute in Conditiiile generale de transport. Nu sunt admise ca bagaje de mana obiectele sau animalele care pot deranja sau incomoda calatorii, sau pot provoca o paguba.

□ 2 Calatorul poate expedia, sub forma de bagaje inregistrate, obiecte si animale, in conformitate cu Conditiiile generale de transport.

□ 3 Transportatorul poate admite transportul de vehicule cu ocazia unui transport de calatori, in conformitate cu prevederile specifice continute in Conditiiile generale de transport.

□ 4 Transportul de marfuri periculoase sub forma de bagaje de mana, bagaje inregistrate, precum si in sau pe vehicule care, in conformitate cu prezentul Titlu, sunt transportate pe calea ferata, trebuie sa se conformeze Regulilor privind Transportul International Feroviar de Marfuri Periculoase (RID).

#### ART. 13

##### Verificarea

□ 1 In cazul unei prezumtii grave de nerespectare a conditiilor de transport, transportatorul are dreptul de a verifica daca obiectele (bagaje de mana, bagaje inregistrate, vehicule inclusiv incarcatura lor) si animalele transportate corespund conditiilor de transport, daca legile si prescriptiile statului in care urmeaza sa aiba loc verificarea nu o interzic. Calatorul trebuie sa fie invitat sa asiste la verificare. Daca acesta nu se prezinta sau nu poate fi gasit, transportatorul trebuie sa solicite prezenta a doi martori independenti.

□ 2 Atunci cand s-a constatat ca nu s-au respectat conditiile de transport, transportatorul poate solicita de la calator plata cheltuielilor care decurg din verificare.

#### ART. 14

##### Indeplinirea formalitatilor administrative

Calatorul trebuie sa se conformeze formalitatilor solicitate de autoritatile vamale sau de alte autoritati administrative in cazul cand, in timpul transportului, acesta detine obiecte (bagaje de mana, bagaje inregistrate, vehicule inclusiv incarcatura acestora) sau animale. El va fi prezent la verificarea acestor obiecte, in afara exceptiilor prevazute de legile si prescriptiile fiecarui stat.

#### CAP. 2

##### Bagaje de mana si animale

#### ART. 15

##### Supravegherea

Supravegherea bagajelor de mana si a animalelor, pe care le ia cu sine, incumba calatorul.

#### CAP. 3

##### Bagaje inregistrate

#### ART. 16

#### Expedierea bagajelor inregistrate

□ 1 Obligatiile contractuale referitoare la expedierea bagajelor inregistrate trebuie sa fie constatate printr-un buletin de bagaje inregistrate emisa calatorului.

□ 2 Fara a aduce prejudiciu Articolului 22, absenta, neregularitatea sau pierderea buletinului de bagaje inregistrate nu afecteaza existenta sau valabilitatea conventiilor referitoare la expedierea bagajelor inregistrate, care se supun in continuare prezentelor Reguli uniforme.

□ 3 Buletinul de bagaje inregistrate face dovada, pana la proba contrara, a inregistrarii bagajelor si conditiilor lor de transport.

□ 4 Pana la proba contrara, se presupune ca la luarea in sarcina de catre transportator, bagajele inregistrate erau in buna stare aparenta si ca numarul si greutatea bagajelor corespunde mentiunilor existente pe buletinul de bagaje inregistrate.

#### ART. 17

##### Buletinul de bagaje inregistrate

□ 1 Conditiiile generale de transport stabilesc atat forma cat si continutul buletinului de bagaje inregistrate, precum si limba si caracterele cu care trebuie tiparite si redactate.

Articolul 7 □ 5 se aplica prin analogie.

□ 2 Pe buletinul de bagaje inregistrate trebuie in scris cel putin:

- a) transportatorul sau transportatorii;
- b) indicatia conform careia transportul este supus prezentelor Reguli uniforme, in pofida oricarei clauze contrare; aceasta se poate realiza cu sigla CIV;
- c) orice alta indicatie necesara pentru a demonstra obligatiile contractuale referitoare la expedierea bagajelor inregistrate si care permite calatorului sa-si valorifice drepturile ce decurg din contractul de transport.

□ 3 Calatorul trebuie sa se asigure, la primirea buletinului de bagaje inregistrate, ca aceasta a fost redactata conform indicatiilor sale.

#### ART. 18

##### Inregistrarea si transportul

□ 1 Cu exceptia cazurilor in care se prevede altfel in Conditiiile generale de transport, inregistrarea bagajelor nu are loc decat la prezentarea unei legitimatii de transport valabile cel putin pana la locul de destinatie al bagajelor. In celelalte cazuri inregistrarea se realizeaza in conformitate cu prescriptiile in vigoare, la locul de expeditie.

□ 2 Atunci cand Conditiiile generale de transport prevad ca bagajele pot fi admise la transport fara prezentarea unei legitimatii, prevederile prezentelor Reguli uniforme care stabilesc drepturile si obligatiile calatorului referitoare la bagajele sale inregistrate, se aplica, prin analogie, expeditorului bagajelor inregistrate.

□ 3 Transportatorul poate expedia bagajele inregistrate cu un alt tren sau un alt mijloc de transport si pe un alt itinerar decat cel utilizat de calator.

#### ART. 19

##### Plata pretului pentru transportul de bagaje inregistrate

Sub rezerva unei conventii contrare intre calator si transportator, pretul pentru transportul de bagaje inregistrate este platibil cu ocazia inregistrarii.

#### ART. 20

##### Marcarea bagajelor inregistrate

Calatorul trebuie sa inscrie pe fiecare colet, intr-un loc vizibil si de o maniera suficient de durabila si lizibila:

- a) numele sau si adresa,
- b) locul de destinatie.

#### ART. 21

Dreptul de a dispune de bagajele inregistrate

□ 1 Daca circumstantele o permit si formalitatile vamale sau ale altor autoritati administrative nu sunt contrare, calatorul poate solicita restituirea bagajelor la locul de expediere, la predarea buletinului de bagaje inregistrate si, atunci cand aceasta este prevazuta de Conditiiile generale de transport, la prezentarea legitimatiei de transport.

□ 2 Conditiiile generale de transport pot contine alte prevederi referitoare la dreptul de a dispune de bagajele inregistrate, in special modificari ale locului de destinatie si eventualele consecinte financiare de suportat de catre calator.

#### ART. 22

Livrarea

□ 1 Livrarea bagajelor inregistrate se face in schimbul remiterii buletinului de bagaje inregistrate si, daca este caz, in schimbul achitarii tarifelor care greveaza expeditia. Transportatorul are dreptul, fara a fi obligat, sa verifice daca detinatorul buletinului are calitatea de a prelua livrarea.

□ 2 Sunt asimilate la livrarea catre detinatorul buletinului de bagaje inregistrate, atunci cand sunt efectuate in conformitate cu prescriptiile in vigoare, la locul de destinatie:

a) remiterea bagajelor catre autoritatile vamale sau comisionare, la sediile lor de expeditie sau la depozitele lor, atunci cand acestea nu se afla sub supravegherea transportatorului;

b) actiunea de incredintare a animalelor vii unui tert.

□ 3 Detinatorul buletinului de bagaje inregistrate poate solicita livrarea bagajelor in locul de destinatie imediat ce expira timpul convenit cat si, daca este cazul, timpul necesar pentru operatiunile efectuate de catre autoritatile vamale sau de catre alte autoritati administrative.

□ 4 In lipsa predarii buletinului de bagaje inregistrate, transportatorul nu este obligat sa livreze bagajele decat celui care isi justifica dreptul asupra lor; daca aceasta dovada pare insuficienta, transportatorul poate pretinde o garantie.

□ 5 Bagajele sunt livrate la locul de destinatie pentru care au fost inregistrate.

□ 6 Detinatorul buletinului de bagaje inregistrate ale carui bagaje nu ii sunt livrate in conformitate cu □ 3, poate solicita certificarea pe buletin a datei si orei la care el a solicitat livrarea.

□ 7 Cel in drept poate refuza acceptarea bagajelor, daca transportatorul nu da curs solicitarii sale de a proceda la verificarea bagajelor inregistrate, in vederea constatarii pagubei invocate.

□ 8 In toate celelalte cazuri, livrarea bagajelor se efectueaza in conformitate cu prescriptiile in vigoare la locul de destinatie.

#### CAP. 4

Vehicule

#### ART. 23

Conditii de transport

Prevederile specifice pentru transportul de vehicule, prevazute in Conditiiile generale de transport, stabilesc in special conditiile de acceptare la transport, de inregistrare, de incarcare si transport, de descarcare si livrare, precum si obligatiile calatorului.

#### ART. 24

##### Buletin de transport

□ 1 Obligatiile contractuale referitoare la transportul de vehicule trebuie sa fie constatate printr-un buletin de transport emis calatorului. Buletinul de transport poate fi inclus in legitimatia de transport a calatorului.

□ 2 Prevederile specifice pentru transportul vehiculelor cuprinse in Conditiiile generale de transport determina forma si continutul buletinului de transport, precum si limba si caracterele cu care trebuie tiparite si redactate. Articolul 7 □ 5 se aplica prin analogie.

□ 3 Pe buletinul de transport trebuie in scris cel putin:

- a) transportatorul sau transportatorii;
- b) indicatia conform careia transportul este supus, in pofida oricarei clauze contrare, prezentelor Reguli uniforme; aceasta se poate realiza cu sigla CIV;
- c) orice alta indicatie necesara pentru a dovedi obligatiile contractuale referitoare la transportul de vehicule si care permite calatorului sa-si valorifice drepturile ce rezulta din contractul de transport.

□ 4 Calatorul trebuie sa se asigure, la primirea buletinului de transport, ca aceasta a fost redactata conform indicatiilor sale.

#### ART. 25

##### Drept aplicabil

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

### Titlul IV

#### Raspunderea transportatorului

#### CAP. 1

##### Raspunderea in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor

#### ART. 26

##### Baza raspunderii

□ 1 Transportatorul este raspunzator pentru paguba rezultata din decesul, vatamarea corporala sau orice alt prejudiciu al integritatii fizice sau psihice a calatorului, cauzat printr-un accident in legatura cu exploatarea feroviara, produs in timpul in care calatorul se afla in vehicule feroviare, intra sau iese din acestea, indiferent care este infrastructura feroviara utilizata.

□ 2 Transportatorul este exonerat de raspundere:

- a) daca accidentul a fost provocat de imprejurari straine de exploatare feroviara si pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu le putea evita si ale caror consecinte nu le putea preintampina;
- b) in masura in care accidentul este din culpa calatorului;
- c) daca accidentul este cauzat de comportamentul unui tert pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu il putea evita si ale carui consecinte nu le putea preintampina; un alt operator care utilizeaza aceeasi

infrastructura feroviara nu este considerat ca fiind un tert; nu se va aduce atingere dreptului de regres.

□ 3 Daca accidentul este cauzat de comportamentul unui tert si daca, in ciuda acestui fapt, transportatorul nu este in intregime exonerat de raspunderea sa in conformitate cu □ 2, litera c), el raspunde pentru tot in limitele prezentelor Reguli uniforme si fara a aduce prejudiciu dreptului sau de regres impotriva tertului.

□ 4 Prezentele Reguli uniforme nu aduc atingere raspunderii care poate reveni transportatorului pentru cazurile neprevazute la □ 1.

□ 5 Atunci cand un transport, care face obiectul unui contract de transport unic, este efectuat de catre transportatori succesivi, este raspunzator, in caz de deces si vatamare corporala a calatorilor, transportatorul care avea in sarcina, in conformitate cu contractul de transport, prestatia de serviciu de transport in cursul caruia s-a produs accidentul. Atunci cand aceasta prestatie nu a fost realizata de transportator, ci de un transportator substituit, cei doi transportatori sunt raspunzatori in mod solidar, in conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

#### ART. 27

Daune-interese in caz de deces

□ 1 In caz de deces al calatorului, daunele-interese cuprind:

a) cheltuielile necesare ca urmare a decesului, in special cele pentru transportul cadavrului si pentru funerarii;

b) daca decesul nu a survenit imediat, daunele-interese prevazute in Articolul 28.

□ 2 Daca, prin decesul unui calator, persoanele fata de care acesta avea sau ar fi avut in viitor o obligatie de intretinere, in baza legii, sunt private de sprijinul lor, aceste persoane au dreptul de asemenea sa fie despagubite pentru aceasta pierdere. Actiunea in daune-interese a persoanelor carora calatorul le asigura intretinerea, fara a fi obligat prin lege, este reglementata de legislatia nationala.

#### ART. 28

Daune-interese in caz de vatamare corporala

In caz de vatamare corporala sau de orice alt prejudiciu al integritatii fizice sau psihice a calatorului, daunele-interese cuprind:

a) cheltuielile necesare, in special cele pentru tratament si transport;

b) repararea prejudiciului cauzat fie prin incapacitate de munca totala sau partiala, fie prin sporirea treburilor.

#### ART. 29

Despagubiri pentru alte prejudicii corporale

Legislatia nationala stabileste daca, si in ce masura, transportatorul trebuie sa plateasca daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decat cele prevazute la Articolele 27 si 28.

#### ART. 30

Forma si suma daunelor-interese in caz de deces si vatamare corporala

□ 1 Daunele-interese prevazute la Articolul 27 □ 2 si la Articolul 28, litera b) trebuie acordate sub forma de suma globala. Totusi, daca legislatia nationala permite alocarea unei rente, ele se acorda sub aceasta forma, atunci cand calatorul vatamat sau persoanele in drept la care s-a facut referire in Articolul 27 □ 2 o cer.

□ 2 Suma daunelor-interese care urmeaza a fi acordate potrivit □ 1, se stabileste in conformitate cu legislatia nationala. Totusi, in aplicarea prezentelor Reguli uniforme, este

fixata o limita maxima de 175.000 unitati de cont in capital sau in renta anuala corespunzand acestui capital, pentru fiecare calator, in cazul in care legislatia nationala prevede o limita maximala de valoare mai mica.

#### ART. 31

##### Alte mijloace de transport

□ 1 Sub rezerva lui □ 2, prevederile referitoare la raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor nu sunt aplicabile pagubelor survenite in timpul transportului care, conform contractului de transport, nu era un transport feroviar.

□ 2 Totusi atunci cand vehiculele sunt transportate cu feribotul, prevederile referitoare la raspunderea in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor se aplica pagubelor la care s-a facut referire in Articolul 26 □ 1 si Articolul 33 □ 1, cauzate de un accident in legatura cu exploatarea feroviara survenit in timp ce calatorul se afla in vehiculele mentionate, sau in timpul intrarii sau iesirii din acestea.

□ 3 Atunci cand, ca urmare a unor circumstante exceptionale, exploatarea feroviara este in mod provizoriu intrerupta iar calatorii sunt transportati cu un alt mijloc de transport, transportatorul este raspunzator in conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

#### CAP. 2

##### Raspunderea in caz de nerespectare a orarelor

#### ART. 32

##### Raspunderea in caz de anulare, intarziere sau pierdere a legaturii

□ 1 Transportatorul este raspunzator fata de calator pentru paguba rezultata din faptul ca, din cauza anularii, intarzierii sau pierderii unei legaturi, calatoria nu poate fi continuata in aceeasi zi, sau continuarea nu poate fi ceruta in mod rezonabil in aceeasi zi, din cauza circumstantelor date. Daunele-interese cuprind cheltuielile rezonabile de cazare, precum si cheltuielile rezonabile ocazionate de informarea persoanelor care-l asteptau pe calator.

□ 2 Transportatorul este exonerat de aceasta raspundere, atunci cand anulara, intarzierea sau pierderea legaturii este imputabila uneia din cauzele urmatoare:

a) circumstante exterioare exploatarei feroviare pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute particularitatile cazului in speta, nu le putea evita si a caror consecinte nu le putea preintimpina,

b) o vina a calatorului sau

c) comportamentul unui tert pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu putea sa-l evite si ale carui consecinte nu le putea preintampina; un alt operator care utilizeaza aceeasi infrastructura feroviara nu este considerat ca fiind un tert; nu se aduce atingere dreptului de regres.

□ 3 Legislatia nationala stabileste daca si in ce masura, transportatorul trebuie sa plateasca daune-interese pentru prejudicii altele decat cele prevazute la □ 1. Aceasta prevedere nu aduce atingere Articolului 44.

#### CAP. 3

##### Raspunderea in cazul bagajelor de mana, animalelor, bagajelor inregistrate si vehiculelor

##### Sectiunea 1

Bagaje de mana si animale

ART. 33

Raspunderea

□ 1 In caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor, transportatorul este, de asemenea, raspunzator pentru paguba care rezulta din pierderea totala sau partiala, sau avarierea obiectelor pe care calatorul fie le avea asupra sa, fie ca bagaj de mana; aceasta prevedere se aplica si pentru animalele pe care calatorul le avea cu el. Articolul 26 se aplica prin analogie.

□ 2 In celelalte cazuri, transportatorul nu este raspunzator pentru paguba care rezulta din pierderea totala sau partiala, sau avarierea obiectelor, bagajelor de mana sau animalelor a caror supraveghere era in sarcina calatorului in conformitate cu Articolul 15, cu exceptia cazului in care paguba este cauzata de o vina a transportatorului. Celelalte Articole ale Titlului IV, cu exceptia Articolului 51 si Titlului VI, nu se aplica in acest caz.

ART. 34

Limitarea daunelor-interese in caz de pierdere sau avariere a obiectelor

Atunci cand transportatorul este raspunzator in baza Articolului 33 □ 1, trebuie sa plateasca o despagubire pana la o suma de 1.400 de unitati de cont pentru fiecare calator.

ART. 35

Exonerarea de raspundere

Transportatorul nu este raspunzator fata de calator pentru paguba care rezulta din faptul ca acesta nu se conformeaza prescriptiilor autoritatilor vamale sau ale altor autoritati administrative.

Sectiunea 2

Bagaje inregistrate

ART. 36

Baza raspunderii

□ 1 Transportatorul este raspunzator pentru paguba care rezulta din pierderea totala sau partiala si avarie a bagajelor inregistrate survenita in intervalul de timp dintre preluarea de catre transportator pana la livrare, precum si in caz de intarziere la livrare.

□ 2 Transportatorul este exonerat de aceasta raspundere in masura in care pierderea, avarierea sau intarzierea la livrare a avut drept cauza o vina a calatorului, un ordin dat de acesta nerezultand dintr-o vina a transportatorului, unui viciu propriu al bagajelor inregistrate, sau unor circumstante pe care transportatorul nu putea sa le evite si ale caror consecinte nu putea sa le preintampine.

□ 3 Transportatorul este exonerat de aceasta raspundere in masura in care pierderea sau avaria rezultata ca urmare a unor riscuri specifice inerente in una sau mai multe din urmatoarele circumstante:

- a) absenta ambalajului sau ambalarea inadecvata;
- b) natura speciala a bagajelor;
- c) expedierea ca bagaje a obiectelor excluse de la transport.

ART. 37

Sarcina probei

□ 1 Sarcina probei ca pierderea, avaria sau intarzierea la livrare s-a datorat uneia din cauzele prevazute la Articolul 36 □ 2, incumba transportatorul.

□ 2 Atunci cand transportatorul stabileste ca, tinand cont de circumstantele de fapt, pierderea sau avaria a putut rezulta din unul sau mai multe riscuri specifice prevazute in Articolul 36 □ 3, exista prezumtia ca ea rezulta din aceste riscuri. Persoana in drept isi pastreaza dreptul, totusi, de a face dovada ca paguba nu a avut drept cauza, in totalitate sau in parte, unul din aceste riscuri.

#### ART. 38

##### Transportatori succesivi

Daca un transport care face obiectul unui contract de transport unic este efectuat de mai multi transportatori succesivi, fiecare transportator, la preluarea bagajelor cu buletinul de bagaje inregistrate sau vehiculul cu buletinul de transport, devine parte la contractul de transport, in ceea ce priveste expedierea bagajelor sau transportul vehiculelor, in conformitate cu precizarile buletinului de bagaje inregistrate sau buletinului de transport si isi asuma obligatiile care decurg din acesta. In acest caz, fiecare transportator raspunde de efectuarea transportului pe parcursul total, pana la livrare.

#### ART. 39

##### Transportator substituit

□ 1 Atunci cand transportatorul a incredintat, in totalitate sau in parte, executarea transportului catre un transportator substituit, care este sau nu in exercitiul unei functiuni care ii este recunoscuta in contractul de transport, transportatorul nu ramane mai putin raspunzator pentru intregul transport.

□ 2 Toate prevederile prezentelor Reguli uniforme care reglementeaza raspunderea transportatorului se aplica, de asemenea, si in cazul raspunderii transportatorului substituit in privinta transportului efectuat prin grija sa. Articolele 48 si 52 se aplica atunci cand o actiune in justitie este introdusa impotriva agentilor sau oricaror alte persoane la serviciul carora transportatorul substituit recurge pentru efectuarea transportului.

□ 3 Orice conventie specifica prin care transportatorul isi asuma obligatii care nu-i revin in baza prezentelor Reguli uniforme, sau renunta la drepturile conferite prin aceste Reguli uniforme, este fara efect in ceea ce priveste transportatorul substituit care nu l-a acceptat in mod expres si in scris. Indiferent daca transportatorul substituit a acceptat sau nu aceasta intelegere, transportatorul ramane, totusi, legat prin obligatiunile sau renuntarile care rezulta din conventia specifica mentionata.

□ 4 Atunci cand si in masura in care transportatorul si transportatorul substituit sunt raspunzatori, raspunderea lor este solidara.

□ 5 Valoarea totala a despagubirii datorate de transportator, de transportatorul substituit precum si de agentii lor si de celelalte persoane la serviciul carora au recurs pentru efectuarea transportului, nu depaseste limitele prevazute prin prezentele Reguli uniforme.

□ 6 Prezentul Articol nu aduce atingere dreptului de regres care poate exista intre transportator si transportatorul substituit.

#### ART. 40

##### Prezumtia de pierdere

□ 1 Persoana in drept poate, fara sa aiba de furnizat alte dovezi, sa considere ca pierdut un colet atunci cand n-a fost livrat sau pus la dispozitia sa in termen de paisprezece zile de la cererea de livrare prezentata in conformitate cu Articolul 22 □ 3.

□ 2 Daca un colet considerat pierdut este regasit in cursul anului care urmeaza de la cererea de livrare, transportatorul trebuie sa avizeze persoana in drept, daca adresa sa este cunoscuta sau poate fi aflata.

□ 3 In treizeci de zile de la primirea avizului la care s-a facut referire la □ 2, persoana in drept poate solicita sa i se livreze coletul. In acest caz, el trebuie sa plateasca cheltuielile aferente transportului coletului la locul de expeditie pana la cel in care va avea loc livrarea si sa restituie despagubirea primita, din care se retin, daca este cazul, cheltuielile incluse in aceasta. Totusi, el isi pastreaza dreptul de a pretinde despagubire pentru intarzierea la livrare prevazuta la Articolul 43.

□ 4 Daca coletul regasit nu a fost revendicat in termenul prevazut la □ 3 sau daca coletul este recuperat la mai mult de un an de la cererea de livrare, transportatorul dispune asupra acestuia in conformitate cu legile si prescriptiile in vigoare in locul unde a fost gasit coletul.

#### ART. 41

##### Despagubirea in caz de pierdere

□ 1 In caz de pierdere totala sau partiala a bagajelor inregistrate, transportatorul trebuie sa plateasca, in afara tuturor celorlalte daune-interese:

a) daca suma pagubei este dovedita, o despagubire egala cu aceasta suma care sa nu depaseasca totusi 80 de unitati de cont pe kilogram lipsa din masa bruta sau 1.200 de unitati de cont pe colet;

b) daca suma pagubelor nu este dovedita, o despagubire forfetara de 20 de unitati de cont pe kilogram lipsa din masa bruta sau 300 de unitati de cont pe colet.

Modul de despagubire, pe kilogram lipsa sau pe colet, este stabilit in Conditiiile generale de transport.

□ 2 Transportatorul trebuie sa restituie, in plus, pretul pentru transportul bagajelor si celelalte sume platite in legatura cu transportul coletului pierdut, precum si tarifele vamale si tarifele de acciza deja achitate.

#### ART. 42

##### Despagubirea in caz de avarie

□ 1 In caz de avarie a bagajelor inregistrate, transportatorul trebuie sa plateasca, excluzand toate celelalte daune-interese, o despagubire echivalenta cu deprecierea bagajelor.

□ 2 Despagubirea nu depaseste:

a) suma la care s-ar fi ajuns in caz de pierdere totala, daca toate bagajele sunt depreciate datorita avariei;

b) suma la care s-ar fi ajuns in caz de pierdere a partii depreciate, daca doar o parte din bagaje s-a depreciat datorita avariei.

#### ART. 43

##### Despagubirea in caz de intarziere la livrare

□ 1 In caz de intarziere la livrare a bagajelor inregistrate, transportatorul trebuie sa plateasca, pentru fiecare perioada integrala de douazeci si patru de ore de la solicitarea livrarii, care nu depaseste maximum de paisprezece zile:

a) dacă persoana în drept aduce dovada că o pagubă, inclusiv o avarie, a rezultat din aceasta, o despăgubire egală cu valoarea pagubei până la un maximum de 0,80 unități de cont pe kilogram de masă brută a bagajelor sau de 14 unități de cont pe colet, livrat cu întârziere;

b) dacă persoana în drept nu aduce dovada că o pagubă a rezultat din aceasta, o despăgubire forfetară 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 lipsă sau pe colet, este stabilit în Condițiile generale de transport.

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

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

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

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

### Sectiunea 3 Vehicule

#### ART. 44

##### Despăgubirea în caz de întârziere

□ 1 În caz de întârziere la încărcare dintr-o cauză imputabilă 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 pretului de transport.

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

#### ART. 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.

#### ART. 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 In privinta obiectelor fixate la exteriorul vehiculului, inclusiv portbagajele mentionate la □ 1, transportatorul nu este raspunzator decat daca se face dovada ca paguba rezulta dintr-un act sau dintr-o omisiune pe care transportatorul a comis-o fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

ART. 47

Legislatia aplicabila

Sub rezerva prevederilor prezentei Sectiuni, prevederile Sectiunii 2 referitoare la raspunderea pentru bagaje se aplica la vehicule.

CAP. 4

Prevederi comune

ART. 48

Decaderea din dreptul de a invoca limitele de raspundere

Limitele de raspundere prevazute in prezentele Reguli uniforme, precum si prevederile legislatiei nationale care limiteaza despagubirile la o suma determinata, nu se aplica, daca se face dovada ca paguba rezultata in urma unui act sau unei omisiuni pe care transportatorul a comis-o fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

ART. 49

Convertibilitate si dobanzi

□ 1 Atunci cand calculul despagubirii implica convertibilitatea sumelor exprimate in unitati monetare straine, aceasta este efectuata la rata de schimb aplicabila de la data si locul in care se efectueaza plata despagubirii.

□ 2 Persoana in drept poate pretinde dobanda asupra despagubirii, calculata in procent de cinci la suta pe an, incepand din ziua reclamatiei prevazuta in Articolul 55 sau, daca nu s-a facu reclamatie, din ziua actionarii in justitie.

□ 3 Totusi, in cazul unei despagubiri datorate conform Articolelor 27 si 28, dobanda se aplica numai de la data la care au avut loc evenimentele relevante care servesc la evaluarea sumei despagubirii, daca data respectiva este ulterioara datei reclamatiei sau datei actionarii in justitie.

□ 4 In privinta bagajelor, dobanda este datorata numai in cazul in care despagubirea depaseste 16 unitati de cont pe buletin de bagaje inregistrate.

□ 5 In privinta bagajelor, daca persoana in drept nu inainteaza transportatorului, intr-un termen care i-a fost fixat intr-un mod rezonabil, piesele justificative cerute pentru lichidarea definitiva a reclamatiei, dobinzile nu curg in perioada dintre expirarea termenului fixat si depunerea efectiva a respectivelor piese.

ART. 50

Raspunderea in caz de accident nuclear

Transportatorul este exonerat de raspunderea care ii revine in baza prezentelor Reguli uniforme atunci cand paguba a fost cauzata in urma unui accident nuclear, si atunci cand operatorul unei instalatii nucleare sau alta persoana care o inlocuieste este raspunzatoare pentru acea paguba, prevazuta de legile si prescriptiile unui stat, care reglementeaza raspunderea in domeniul energiei nucleare.

ART. 51

Persoane pentru care raspunde transportatorul

Transportatorul raspunde pentru agentii sai si pentru celelalte persoane la serviciile carora recurge, sau pentru executarea transportului, atunci cind respectivii agenti si alte persoane actioneaza in exercitiul functiunii lor. Gestionarii infrastructurii feroviare pe care se efectueaza transportul sunt considerati persoane la serviciile carora transportatorul recurge pentru efectuarea transportului.

ART. 52

Alte actiuni in justitie

□ 1 In toate cazurile in care prezentele Reguli uniforme se aplica, orice actiune in justitie cu privire la raspundere, indiferent de motive, nu poate fi introdusa impotriva transportatorului decat in conditiile si limitele prevazute in prezentele Reguli uniforme.

□ 2 Se aplica aceiasi procedura pentru orice actiune in justitie introdusa impotriva agentilor si a altor persoane pentru care transportatorul raspunde in conformitate cu Articolul 51.

Titlul V

Raspunderea calatorului

ART. 53

Principii specifice de raspundere

Calatorul este raspunzator in fata transportatorului pentru orice paguba:

a) rezultata din nerespectarea obligatiilor sale in virtutea

1. Articolelor 10, 14 si 20,

2. prevederilor specifice pentru transportul vehiculelor, continute in Conditiiile generale de transport, sau

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

sau

b) cauzata de catre obiectele sau animalele pe care le ia cu sine.

cu exceptia cazului in care el dovedeste ca paguba a fost cauzata de circumstante pe care nu le-a putut evita si ale caror consecinte nu le-a putut preintampina, in ciuda taptului ca el a facut dovada diligentei cerute unui calator exemplar. Aceasta prevedere nu aduce atingere raspunderii transportatorului in conformitate cu Articolele 26 si 33 □ 1.

Titlul VI

Exercitarea drepturilor

ART. 54

Constatarea pierderii pariale sau a avariei

□ 1 Atunci cand o pierdere partiala sau o avarie a unui obiect transportat, aflat sub paza transportatorului (bagaje, vehicule), este descoperita sau este presupusa de catre transportator sau pretinsa de persoana in drept, transportatorul trebuie sa intocmeasca fara intarziere si, daca este posibil, in prezenta persoanei in drept, un proces-verbal de constatare, mentionand natura pagubei, starea obiectului, si, pe cat posibil, importanta pagubei, cauza sa si momentul in care s-a produs.

□ 2 O copie a procesului-verbal de constatare trebuie sa fie transmisa gratuit persoanei in drept.

□ 3 In cazul in care persoana in drept nu accepta constatările din procesul-verbal, aceasta poate solicita ca starea in care se afla bagajele sau vehiculul precum si cauza si suma pagubei sa fie constatate de catre un expert numit de catre partile participante la contractul de transport sau de catre o instanta. Procedura este supusa legilor si prescriptiilor statului unde are loc constatarea.

#### ART. 55

##### Reclamatii

□ 1 Reclamatii referitoare la raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor trebuie sa fie adresate in scris transportatorului impotriva caruia poate fi introdusa o actiune in justitie. In cazul unui transport care face obiectul unui contract unic si efectuat de transportatori succesivi, reclamatii, pot fi adresate, in mod egal, fie primului fie ultimului transportator, precum si transportatorului care are sediul principal sau sucursala sau biroul in care a incheiat contractul de transport in statul in care calatorul are domiciliul sau resedinta obisnuita.

□ 2 Celelalte reclamatii referitoare la contractul de transport trebuie sa fie adresate in scris transportatorului mentionat in Articolul 56 □□ 2 si 3.

□ 3 Piesele pe care persoana in drept le considera utile a insoti reclamatia, trebuie sa fie prezentate fie in original, fie in copii, daca este cazul, copiile fiind autentificate corespunzator, daca transportatorul o cere. In vederea solutionarii reclamatiei, transportatorul poate solicita restituirea legitimatiei de transport, a buletinului de bagaje inregistrate si a buletinului de transport.

#### ART. 56

##### Transportatori care pot fi actionati in justitie

□ 1 O actiune in justitie bazata pe raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor nu poate fi introdusa decat impotriva unui transportator raspunzator in sensul Articolului 26 □ 5.

□ 2 Sub rezerva □ 4, celelalte actiuni in justitie introduse de calatori pe baza contractului de transport, pot fi introduse numai impotriva primului sau ultimului transportator sau impotriva transportatorului care executa partea de transport in cursul careia s-a produs faptul generator al actiunii in justitie.

□ 3 Atunci cand, in cazul unor transporturi efectuate de catre transportatori succesivi, transportatorul care trebuie sa livreze bagajul sau vehiculul, este in scris, cu consimtamantul sau, pe buletinul de bagaje inregistrate sau pe buletinul de transport, acesta poate fi actionat in justitie in conformitate cu □ 2, chiar daca nu a preluat bagajul sau vehiculul.

□ 4 Actiunea in justitie privind recuperarea unei sume platite in baza contractului de transport, poate fi introdusa impotriva transportatorului care a perceput aceasta suma sau impotriva celui in beneficiul caruia a fost perceputa suma respectiva.

□ 5 Actiunea in justitie poate fi introdusa impotriva unui transportator, altul decat cei mentionati la □□ 2 si 4, atunci cand aceasta actiune in justitie este prezentata ca cerere reconventionala sau ca exceptie in instanta, referitoare la o reclamatie principala bazata pe acelasi contract de transport.

□ 6 In masura in care prezentele Reguli uniforme se aplica transportatorului substituit, acesta poate, de asemenea, sa fie actionat in justitie.

□ 7 Daca reclamantul are de ales intre mai multi transportatori, dreptul sau de optiune se stinge imediat ce actiunea in justitie este introdusa impotriva unuia din acestia; acest lucru se aplica si daca reclamantul poate alege intre unul sau mai multi transportatori si un transportator substituit.

#### ART. 57

##### Instanta

□ 1 Actiunile in justitie bazate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse in fata instantelor competente ale statelor membre desemnate de comun acord de catre parti, sau in fata instantei competente a unui stat membru pe teritoriul caruia paratul are domiciliul sau resedinta sa obisnuita, sediul principal sau sucursala sau biroul in care s-a incheiat contractul de transport. Nu pot fi sesizate alte instante.

□ 2 Atunci cand o actiune in justitie bazata pe prezentele Reguli uniforme este introdusa in instanta in fata unui organ jurisdictional competent in conditiile prevazute la □ 1, sau atunci cand intr-un astfel de litigiu, un verdict a fost pronuntat de o astfel de instanta, nu poate fi introdusa nici o noua actiune in justitie pentru aceeasi cauza intre aceleasi parti, decat daca decizia instantei in fata careia a fost introdusa prima actiune in justitie nu poate fi executorie in statul unde este introdusa noua actiune in justitie.

#### ART. 58

##### Stingerea actiunii in justitie in caz de deces sau vatamare corporala

□ 1 Orice actiune in justitie a persoanei in drept bazata pe raspunderea transportatorului, in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor, se stinge, daca nu se semnaleaza accidentul suferit de calator de catre persoana in drept, intr-un termen de doisprezece luni de la data constatarii pagubei, unuia dintre transportatorii caruia ii poate fi prezentata o reclamatie, in conformitate cu Articolul 55 □ 1. Atunci cand persoana in drept sesizeaza verbal accidentul transportatorului, acesta trebuie sa elibereze o dovada a acestei sesizari verbale.

□ 2 Totusi, actiunea in justitie nu se stinge daca:

a) in termenul prevazut la □ 1, persoana in drept a prezentat o reclamatie pe langa unul din transportatorii desemnati in Articolul 55 □ 1;

b) in termenul prevazut la □ 1, transportatorul raspunzator a luat cunostinta, pe o alta cale, de accidentul suferit de calator;

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

d) persoana in drept dovedeste ca accidentul a avut drept cauza o vina a transportatorului.

#### ART. 59

##### Stingerea actiunii in justitie izvorata din transportul de bagaje

□ 1 Acceptarea bagajelor de catre persoana in drept stinge orice actiune in justitie impotriva transportatorului, izvorata din contractul de transport in caz de pierdere partiala, avarie sau intarziere la livrare.

□ 2 Totusi, actiunea in justitie nu se stinge:

a) in caz de pierdere partiala sau avarie, daca:

1. pierderea sau avaria a fost constatata in conformitate cu Articolul 54, inainte ca persoana in drept sa accepte bagajele;

2. constatarea care ar fi trebuit sa fie facuta in conformitate cu Articolul 54, a fost omisa exclusiv din vina transportatorului;

b) in caz de paguba neaparenta, a carei existenta este constatata dupa acceptarea bagajelor de catre persoana in drept, daca aceasta:

1. solicita constatarea in conformitate cu Articolul 54 imediat dupa descoperirea pagubei si cel mai tarziu in cele trei zile care urmeaza acceptarii bagajelor, si

2. dovedeste, in plus, ca paguba este produsa intre luarea in primire de catre transportator si livrare;

c) in caz de intarziere la livrare, daca persoana in drept a valorificat, in cele douazeci si unu de zile, drepturile sale, pe langa unul din transportatorii mentionati in Articolul 56 □ 3;

d) daca persoana in drept dovedeste ca paguba are drept cauza o vina a transportatorului.

ART. 60

Termenul de prescriptie

□ 1 Termenul de prescriptie a actiunii in justitie privind daunele-interese bazate pe raspunderea transportatorului in caz de deces sau vatamare corporala a calatorilor este:

a) pentru calator, de trei ani, incepand cu ziua urmatoare accidentului;

b) pentru celelalte persoane in drept, de trei ani, incepand de a doua zi de la decesul calatorului, fara ca acest termen sa poata totusi depasi cinci ani cu incepere din ziua urmatoare accidentului.

□ 2 Termenul de prescriptie pentru celelalte actiuni in justitie izvorate din contractul de transport este de un an. Totusi, termenul de prescriptie este de doi ani, daca este vorba de o actiune in justitie privind paguba care a rezultat in urma unui act sau unei omisiuni comisa fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

□ 3 Termenul de prescriptie prevazut la □ 2 curge pentru actiuni in justitie:

a) pentru despagubirea pierderii totale, din a paisprezecea zi care urmeaza expirarii termenului prevazut in Articolul 22 □ 3;

b) pentru despagubirea pierderii partiale, avariei sau intarzierii la livrare, din ziua cand a avut loc livrarea;

c) in toate celelalte cazuri referitoare la transportul calatorilor, din ziua expirarii valabilitatii legitimatiei de transport.

Ziua indicata pentru inceperea termenului de prescriptie nu este inclusa in termen.

□ 4 In cazul unei reclamatii scrise adresata transportatorului, in conformitate cu Articolul 55, impreuna cu piesele justificative necesare, termenul de prescriptie este suspendat pana la data la care transportatorul respinge reclamatia in scris si restituie piesele care sunt anexate. In cazul acceptarii partiale a reclamatiei, termenul de prescriptie isi reia cursul pentru acea parte a reclamatiei care ramane in litigiu. Sarcina probei primirii reclamatiei sau raspunsului si cea a restituirii pieselor incumba partii care invoca aceste fapte. Termenul de prescriptie nu se suspenda pentru reclamatii ulterioare care au acelasi obiect.

□ 5 Actiunea in justitie prescrisa nu poate fi exercitata, nici chiar sub forma unei cereri reconventionale sau a unei exceptii.

□ 6 De altfel, suspendarea si incetarea termenului de prescriptie sunt reglementate de legislatia nationala.

Titlul VII

## Raporturi între transportatori

### ART. 61

#### Distribuirea pretului de transport

□ 1 Orice transportator trebuie să plătească transportatorilor interesați partea care le revine dintr-un pret 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.

### ART. 62

#### Dreptul de regres

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

a) transportatorul care a cauzat paguba este singurul răspunzător;

b) atunci când paguba a fost cauzată de mai mulți transportatori, fiecare dintre ei răspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; dacă distincția este imposibilă, despăgubirea este repartizată între ei în conformitate cu litera c);

c) dacă nu se poate dovedi care dintre transportatori a cauzat paguba, despăgubirea este repartizată între toți transportatorii care au participat la transport, cu excepția aceluia care demonstrează că paguba nu a fost cauzată de acesta; repartizarea se face proporțional cu partea din pretul de transport care revine fiecărui transportator.

□ 2 În cazul insolvenței 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 partea din pretul de transport care revine fiecăruia dintre ei.

### ART. 63

#### Procedura de regres

□ 1 Temeinicia plății efectuate de către transportatorul care exercită un drept de regres în conformitate cu Articolul 62, nu poate fi contestată de către transportatorul împotriva căruia este exercitat regresul, 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 regres, trebuie să-și formuleze reclamația la una și aceeași instanță pentru toți transportatorii cu care nu a făcut o înțelegere, sub sancțiunea de a-și pierde dreptul de regres 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 regres de care este sesizat.

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

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

□ 6 Nu pot fi introduse in instanta actiuni in regres referitoare la cererea de despagubire exercitata de persoana in drept la contractul de transport.

ART. 64

Conventii referitoare la actiuni in regres

Transportatorii sunt liberi sa convina intre ei prevederi care deroga de la Articolele 61 si 62.

Reguli uniforme privind Contractul de Transport International Feroviar al Marfurilor (CIM - Apendice B la Conventie)

Titlul I

Prevederi generale

ART. 1

Domeniu de aplicare

□ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplica oricarui contract de transport feroviar de marfuri cu titlu oneros, daca locul de luare in primire a marfii si locul prevazut pentru livrare sunt situate in doua state membre diferite. Acestea se aplica indiferent de sediul si nationalitatea partilor la contractul de transport.

□ 2 Prezentele Reguli uniforme se aplica, de asemenea, contractelor de transport feroviar de marfuri cu titlu oneros, daca locul de luare in primire a marfii si locul prevazut pentru livrare sunt situate in doua state diferite din care cel putin unul este stat membru si daca partile la contract convin ca contractul este supus acestor Reguli uniforme.

□ 3 Atunci cand un transport international care face obiectul unui contract unic include, in completarea unui transport transfrontalier feroviar, un transport rutier sau pe cai navigabile interioare in trafic intern al unui stat membru, se aplica prezentele Reguli uniforme.

□ 4 Atunci cand un transport international care face obiectul unui contract unic include, in completare la transport feroviar, un transport maritim sau un transport transfrontalier pe cai navigabile interioare, prezentele Reguli uniforme se aplica daca transportul maritim sau transportul pe caile navigabile interioare este efectuat pe liniile inscrise in lista liniilor prevazute la Articolul 24 □ 1 din Conventie.

□ 5 Prezentele Reguli uniforme nu se aplica transporturilor efectuate intre statii situate pe teritoriul unor state limitrofe, atunci cand infrastructura acestor statii este gestionata de unul sau mai multi gestionari de infrastructura care apartin unuia si aceluiasi dintre aceste state.

□ 6 Fiecare stat, Parte a unei conventii privind transportul international feroviar direct de marfuri si de natura comparabila cu prezentele Reguli uniforme, poate, atunci cand adreseaza o cerere de aderare la Conventie, sa declare ca nu va aplica aceste Reguli uniforme decat transporturilor efectuate pe o parte a infrastructurii feroviare situata pe teritoriul sau. Aceasta parte a infrastructurii feroviare trebuie sa fie definita precis si sa fie legata la infrastructura feroviara a unui stat membru. Atunci cand un stat a facut declaratia sus-mentionata, aceste Reguli uniforme nu se aplica decat cu conditia:

a) ca locul de preluare a marfii sau locul de livrare precum si itinerarul prevazut in contractul de transport sa fie situate pe infrastructura desemnata sau

b) ca infrastructura desemnata sa lege infrastructura a doua state membre si ca ea sa fi fost prevazuta in contractul de transport ca itinerar pentru un transport de tranzit.

□ 7 Statul care a facut o declaratie in conformitate cu □ 6, poate sa renunte la ea in orice moment prin informarea depozitarului. Aceasta renuntare are efect la o luna de la data la care depozitarul a facut-o cunoscuta statelor membre. Declaratia devine fara efect atunci cand conventia vizata la □ 6, prima fraza, inceteaza de a mai fi in vigoare pentru acest stat.

#### ART. 2

##### Prescriptii de drept public

Transporturile carora li se aplica prezentele Reguli uniforme raman supuse prescriptiilor de drept public, indeosebi prescriptiilor referitoare la transportul de marfuri periculoase, precum si prescriptiilor de drept vamal si acelora referitoare la protectia animalelor.

#### ART. 3

##### Definitii

Pentru scopurile prezentelor Reguli uniforme, termenul:

a) "transportator" inseamna transportatorul contractual, cu care expeditorul a incheiat contractul de transport in baza acestor Reguli uniforme, sau un transportator care ii urmeaza si care este raspunzator pe baza acestui contract;

b) "transportator substituit" inseamna un transportator care nu a incheiat contractul de transport cu expeditorul, dar caruia transportatorul vizat la litera a) i-a incredintat, in totalitate sau in parte, executarea transportului feroviar;

c) "Conditii generale de transport" inseamna conditiile transportatorului sub forma de conditii generale sau de tarife legal in vigoare in fiecare stat membru si care au devenit, prin incheierea contractului de transport, parte integranta a acestuia;

d) "unitate de transport intermodal" inseamna containerele, cutiile mobile, semiremorcile sau alte unitati de incarcare similare, utilizate in transportul intermodal.

#### ART. 4

##### Derogari

□ 1 Statele membre pot sa incheie acorduri care prevad derogari de la prezentele Reguli uniforme pentru transporturile efectuate exclusiv intre doua statii situate de o parte si de alta a frontierei, atunci cand nu exista o alta statie intre ele.

□ 2 Pentru transporturile efectuate intre doua state membre, care tranziteaza printr-un stat nemembru, statele implicate pot sa incheie acorduri care deroga de la prezentele Reguli uniforme.

□ 3 Acordurile mentionate la □□ 1 si 2 precum si intrarea lor in vigoare sunt comunicate Organizatiei Interguvernamentale pentru Transporturile Internationale Feroviare. Secretarul general al Organizatiei informeaza despre aceasta statele membre si operatorii interesati.

#### ART. 5

##### Drept imperativ

In lipsa unei clauze contrare in prezentele Reguli uniforme, este nula si neavenita orice stipulare care in mod direct sau indirect, ar deroga de la aceste Reguli uniforme. Nulitatea unor astfel de stipulari nu atrage nulitatea celorlalte prevederi ale contractului de transport. Cu toate acestea, un transportator isi poate asuma o raspundere si obligatii mai grele decat cele care sunt prevazute de prezentele Reguli uniforme.

## Titlul II

### Incheierea si executarea contractului de transport

#### ART. 6

##### Contractul de transport

□ 1 Prin contractul de transport, transportatorul se angajeaza sa transporte marfa cu titlu oneros la locul de destinatie si sa o predea destinatarului.

□ 2 Contractul de transport trebuie sa fie constatat printr-o scrisoare de trasura potrivit unui model uniform. Totusi, lipsa, inexactitatea sau pierderea scrisorii de trasura nu afecteaza nici existenta nici valabilitatea contractului care ramane supus prezentelor Reguli uniforme.

□ 3 Scrisoarea de trasura este semnata de expeditor si de transportator. Semnatura poate fi inlocuita printr-o stampila, o indicatie a masinii contabile sau prin orice alta modalitate adecvata.

□ 4 Transportatorul trebuie sa certifice pe duplicatul scrisorii de trasura, in mod adecvat, luarea in primire a marfii si trebuie sa remita duplicatul expeditorului.

□ 5 Scrisoarea de trasura nu are valoarea unui conosament.

□ 6 Pentru fiecare expeditie trebuie intocmita o scrisoare de trasura. Daca nu exista o conventie contrara intre expeditor si transportator, una si aceiasi scrisoare de trasura se poate referi numai la incarcatura unui singur vagon.

□ 7 In cazul unui transport care circula pe teritoriul vamal al Comunitatii Europene sau pe teritoriul pe care este aplicata procedura de tranzit comun, fiecare expeditie trebuie sa fie insotita de o scrisoare de trasura care sa corespunda cerintelor Articolului 7.

□ 8 Asociatiile internationale ale transportatorilor intocmesc modelele uniforme de scrisoare de trasura de acord cu asociatiile internationale ale clientelei si cu organismele competente in materie vamala din statele membre, precum si cu orice organizatie interguvernamentala de integrare economica regionala care are competenta pentru propria sa legislatie vamala.

□ 9 Scrisoarea de trasura, inclusiv duplicatul sau, poate fi intocmita sub forma de inregistrare electronica a datelor, care pot fi transformate in semne de scriere lizibile. Procedeele folosite pentru inregistrarea si tratarea datelor trebuie sa fie echivalente din punct de vedere functional, indeosebi in ceea ce priveste forta probatorie a scrisorii de trasura reprezentata de aceste date.

#### ART. 7

##### Continutul scrisorii de trasura

□ 1 Scrisoarea de trasura trebuie sa contina urmatoarele indicatii:

- a) locul si data intocmirii sale;
- b) numele si adresa expeditorului;
- c) numele si adresa transportatorului care a incheiat contractul de transport;
- d) numele si adresa celui caruia ii este efectiv remisa marfa, daca acesta nu este transportatorul vizat la litera c);
- e) locul si data luarii in primire a marfii;
- f) locul de livrare;
- g) numele si adresa destinatarului;

h) denumirea naturii marfii si a modului de ambalare, si, pentru marfurile periculoase, denumirea prevazuta de Regulamentul privind Transportul International Feroviar al Marfurilor Periculoase (RID);

i) catimea coletelor si insemnele si numerele specifice necesare identificarii expeditiilor de coletarie;

j) numarul vagonului, in cazul transportului in vagoane complete;

k) numarul vehiculului feroviar care ruleaza pe roti proprii, daca este predat la transport ca marfa;

l) in plus, in cazul unitatilor de transport intermodal, categoria, numarul sau alte caracteristici necesare identificarii lor;

m) masa bruta a marfii sau cantitatea marfii exprimata sub alte forme;

n) enumerarea detaliata a documentelor cerute de vami sau de alte autoritati administrative, anexate la scrisoarea de trasura sau tinute la dispozitia transportatorului, la o autoritate legal desemnata sau la un organ desemnat in contract;

o) tarifele aferente transportului (pretul de transport, tarifele accesorii, tarifele vamale si alte tarife survenite din momentul incheierii contractului de transport pana la livrare), in masura in care ele trebuie sa fie platite de catre destinatar sau orice alta indicatie ca tarifele sunt datorate de catre destinatar;

p) indicatia ca transportul este supus, in pofida oricarei clauze contrarii, prezentelor Reguli uniforme.

2 Daca este cazul, scrisoarea de trasura trebuie sa contina, in plus, urmatoarele indicatii:

a) in caz de transport care se efectueaza de transportatori succesivi, transportatorul care trebuie sa livreze marfa, atunci cand acesta si-a dat consimtamantul la inscrierea in scrisoarea de trasura;

b) tarifele pe care expeditorul le ia in sarcina sa;

c) suma rambursului de percept la livrarea marfii;

d) valoarea declarata a marfii si suma reprezentand interesul special la livrare;

e) termenul convenit in care trebuie efectuat transportul;

f) itinerarul convenit;

g) o lista a documentelor care nu sunt mentionate la  1, litera n) remise transportatorului;

h) mentiunile expeditorului privind catimea si descrierea sigiliilor pe care le-a aplicat pe vagon.

3 Partile la contractul de transport pot inscrie in scrisoarea de trasura orice alta mentiune pe care o considera utila.

#### ART. 8

Raspunderea pentru mentiunile inscise in scrisoarea de trasura

1 Expeditorul raspunde pentru toate cheltuielile si pagubele suportate de transportator din cauza:

a) inscrierii de catre expeditor in scrisoarea de trasura, a unor mentiuni incorecte, inexacte, incomplete sau inscise in alta parte decat in locul rezervat fiecareia dintre ele, sau

b) a omiterii de catre expeditor a unor mentiuni prevazute de RID.

2 Daca, la cererea expeditorului, transportatorul inscrie mentiuni in scrisoarea de trasura, se considera, pana la proba contrara, ca el a actionat in contul expeditorului.

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

#### ART. 9

##### Marfuri periculoase

Atunci când expeditonul 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 cunoștința de caracterul periculos al marfii la luarea sa în primire.

#### ART. 10

##### Plata tarifelor

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

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

#### ART. 11

##### Verificarea

□ 1 Transportatorul are dreptul să verifice, în orice moment, dacă au fost respectate condițiile de transport și dacă expediția corespunde cu mențiunile înscrise în scrisoarea de trasura 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 lege și prescripțiile statului în care are loc verificarea.

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

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

#### ART. 12

##### Forta probatorie a scrisorii de trasura

□ 1 Scrisoarea de trasura face dovada, până la proba contrară, a încheierii și a condițiilor contractului de transport și a luării în primire a marfii de către transportator.

□ 2 Atunci cand transportatorul a efectuat incarcarea, scrisoarea de trasura face dovada, pana la proba contrara, a starii marfii si a ambalajului sau indicata in scrisoarea de trasura sau, in lipsa unor astfel de mentiuni, a aparentei stari bune in momentul luarii in primire de catre transportator si a exactitatii enunturilor scrisorii de trasura cu privire la catimea coletelor, marcile lor si numerele lor, precum si la masa bruta sau la cantitatea indicata in alt mod.

□ 3 Atunci cand expeditorul a efectuat incarcarea, scrisoarea de trasura face dovada, pana la proba contrara, a starii marfii si a ambalajului sau indicata in scrisoarea de trasura sau, in lipsa unor astfel de mentiuni, a aparentei stari bune si a exactitatii mentiunilor enuntate la □ 2 numai in cazul in care transportatorul le-a verificat si a inregistrat in scrisoarea de trasura rezultatul corespunzator acestei verificari.

□ 4 Totusi, scrisoarea de trasura nu este o dovada in cazul in care ea contine o rezerva motivata. O rezerva poate fi motivata indeosebi prin faptul ca transportatorul nu are mijloace adecvate pentru a verifica daca expeditia corespunde mentiunilor inregistrate in scrisoarea de trasura.

#### ART. 13

##### Incarcarea si descarcarea marfii

□ 1 Expeditorul si transportatorul convin cui ii incumbe incarcarea si descarcarea marfii. In lipsa unei astfel de conventii, incarcarea si descarcarea ii incumbe transportatorului pentru colete, in timp ce pentru vagoanele complete, incarcarea ii incumbe expeditorului si descarcarea dupa livrare, destinatarului.

□ 2 Expeditorul este raspunzator pentru toate consecintele unei incarcari defectuoase efectuata de el si trebuie, in special, sa repare paguba suferita din aceasta cauza de catre transportator. Dovada incarcarii defectuoase ii incumbe transportatorului.

#### ART. 14

##### Ambalajul

Expeditorul este raspunzator fata de transportator pentru toate pagubele si cheltuielile care ar avea la origine lipsa sau defectuozitatea ambalajului marfii, cu exceptia cazului in care defectuozitatea, fiind aparenta sau cunoscuta de transportator in momentul luarii in primire, transportatorul nu a facut rezerve asupra acesteia.

#### ART. 15

##### Indeplinirea formalitatilor administrative

□ 1 In vederea indeplinirii formalitatilor cerute de vami sau de alte autoritati administrative, care trebuie indeplinite inaintea livrarii marfii, expeditorul trebuie sa anexeze la scrisoarea de trasura sau sa puna la dispozitia transportatorului documentele necesare si sa-i furnizeze toate informatiile dorite.

□ 2 Transportatorul nu este obligat sa verifice daca aceste documente si informatii sunt exacte sau suficiente. Expeditorul este raspunzator fata de transportator pentru toate pagubele care ar putea rezulta din lipsa, insuficienta sau inexactitatea acestor documente si informatii, cu exceptia cazului in care vina revine transportatorului.

□ 3 Transportatorul este raspunzator pentru consecintele pierderii sau utilizarii incorecte a documentelor mentionate in scrisoarea de trasura si care o insotesc sau care ii sunt inmanate, cu exceptia cazului cand pierderea sau paguba ocazionata de utilizarea incorecta a documentelor a fost cauzata de imprejurari pe care transportatorul nu putea sa le evite si ale caror consecinte nu le putea preintampina. Totusi, eventuala despagubire nu o poate depasi pe cea prevazuta in cazul pierderii marfii.

□ 4 Expeditorul, printr-o mentiune inscrisa in scrisoarea de trasura, sau destinatarul care da o dispozitie in conformitate cu Articolul 18 □ 3, poate cere:

a) sa asiste el insusi la indeplinirea formalitatilor cerute de vami sau de alte autoritati administrative, sau sa fie reprezentat de un mandatar, pentru a furniza toate informatiile sau a formula toate observatiile utile;

b) sa indeplineasca el insusi formalitatile cerute de vami sau de alte autoritati administrative, sau sa incredinteze unui mandatar indeplinirea lor, in masura in care legile si prescriptiile statului in care acestea trebuie efectuate o permit;

c) sa procedeze la plata tarifelor vamale si a altor tarife, in cazul in care el insusi sau mandatarul sau asista la indeplinirea formalitatilor cerute de vami sau de alte autoritati administrative, sau le indeplineste, in masura in care legile si prescriptiile statului in care se efectueaza o permit.

In aceste cazuri, nici expeditorul, nici destinatarul care are dreptul de a dispune, nici mandatarul lor nu pot intra in posesia marfii.

□ 5 Daca, pentru indeplinirea formalitatilor cerute de vami sau de alte autoritati administrative, expeditorul a desemnat un alt loc in care prescriptiile in vigoare nu permit sa fie indeplinite, sau daca el a indicat pentru aceste formalitati orice alt mod de a proceda care nu poate fi executat, transportatorul opereaza in modul pe care il considera cel mai favorabil intereselor persoanei in drept si comunica expeditorului masurile luate.

□ 6 Daca expeditorul a luat asupra sa plata tarifelor vamale, transportatorul poate indeplini formalitatile vamale la alegere, fie in parcurs, fie la locul de destinatie.

□ 7 Totusi, transportatorul poate proceda in conformitate cu □ 5 daca destinatarul nu a retras scrisoarea de trasura in termenul prevazut de prescriptiile in vigoare la locul de destinatie.

□ 8 Expeditorul trebuie sa se conformeze prescriptiilor vamale sau ale altor autoritati administrative cu privire la ambalarea si protejarea cu prelate a marfurilor. Daca expeditorul nu a ambalat sau nu a protejat cu prelate marfurile conform acestor prescriptii, transportatorul poate sa faca el insusi aceasta; cheltuielile care rezulta de aici greveaza marfa.

#### ART. 16

##### Termene de livrare

□ 1 Expeditonul si transportatorul convin asupra termenului de livrare. In lipsa unei conventii, acest termen nu poate depasi pe cea care rezulta din aplicarea □ □ 2 pana la 4.

□ 2 Sub rezerva □ □ 3 si 4, termenele maxime de livrare sunt urmatoarele:

a) pentru vagoane complete:

- termenul de expediere

- termenul de transport, in fractiuni indivizibile de 400 km

b) pentru coletarie:

- termenul de expediere

- termenul de transport, in fractiuni indivizibile de 200 km.

Distantele se raporteaza la itinerarul convenit, in lipsa acestuia, la itinerarul cel mai scurt posibil.

□ 3 Transportatorul poate stabili termene suplimentare de o durata determinata in cazurile urmatoare:

a) expeditiile sunt transportate pe:

- linii al caror ecartament este diferit,

- mare sau cai navigabile interioare,
- o sosea daca nu exista legatura feroviara;
- b) circumstante extraordinare de natura sa determine o dezvoltare anormala a traficului sau dificultati anormale pentru exploatare.

Durata termenelor suplimentare trebuie sa figureze in Conditiiile generale de transport.

□ 4 Termenul de livrare incepe sa curga dupa luarea in primire a marfii; el este prelungit cu durata stationarii intervenite fara vina imputabila transportatorului. Termenul de livrare este suspendat in zilele de duminica si de sarbatori legale.

#### ART. 17

##### Livrarea

□ 1 Transportatorul trebuie sa remita scrisoarea de trasura si sa livreze marfa destinatarului la locul de livrare prevazut, contra descarcarii si platii creantelor care rezulta din contractul de transport.

□ 2 Sunt asimilate livrarii destinatarului, atunci cand sunt efectuate in conformitate cu prescriptiile in vigoare la locul de livrare:

a) remiterea marfii autoritatilor vamale sau concesionarea in localurile lor de expeditie sau in antrepozitele lor, cand acestea nu se gasesc sub paza transportatorului;

b) antrepozitarea marfii la transportator sau depozitarea sa la un comisionar-expeditor sau intr-un antrepozit public.

□ 3 Dupa sosirea marfii la locul de livrare, destinatarul poate cere transportatorului sa-i remita scrisoarea de trasura si sa-i livreze marfa. Daca pierderea marfii este constatata sau daca marfa nu a sosit la expirarea termenului prevazut la Articolul 29 □ 1, destinatarul poate valorifica, in nume propriu, impotriva transportatorului, drepturile care rezulta pentru el din contractul de transport.

□ 4 Cel in drept poate refuza acceptarea marfii, chiar dupa primirea scrisorii de trasura si achitarea creantelor rezultand din contractul de transport, atat timp cat nu s-a procedat la verificarile pe care le-a cerut in vederea constatarii unei pagube invocate.

□ 5 Pentru surplus, livrarea marfii este efectuata in conformitate cu prescriptiile in vigoare la locul livrarii.

□ 6 Daca marfa a fost livrata fara incasarea prealabila a unui ramburs care greveaza marfa, transportatorul este obligat sa-l despagubeasca pe expeditor la concurenta sumei rambursului, fara a aduce atingere dreptului sau de regres impotriva destinatarului.

#### ART. 18

##### Dreptul de a dispune de marfa

□ 1 Expeditorul are dreptul sa dispuna de marfa si sa modifice prin dispozitii ulterioare contractul de transport, indeosebi, el poate cere transportatorului:

a) sa opreasca transportul marfii;

b) sa amane livrarea marfii;

c) sa livreze marfa la un destinatar diferit de cel inscris in scrisoarea de trasura;

d) sa livreze marfa intr-un alt loc decat cel inscris in scrisoarea de trasura.

□ 2 Dreptul expeditorului, chiar in posesia duplicatului scrisorii de trasura, de a modifica contractul de transport se stinge in cazurile in care destinatarul:

a) a retras scrisoarea de trasura;

b) a acceptat marfa;

c) si-a valorificat drepturile in conformitate cu Articolul 17 □ 3;

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

§ 3 Dreptul de a modifica contractul de transport aparține destinatarului din momentul întocmirii scrisorii de trasură, 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) a retras scrisoarea de trasură;
- b) a acceptat marfa;
- c) și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3;
- d) a prescris în conformitate cu § 5, să se livreze marfa unui tert și acesta și-a valorificat drepturile în conformitate cu Articolul 17 § 3.

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

#### ART. 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 trasură pe care trebuie să fie înscrise modificările.

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

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

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

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

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

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

#### ART. 20

Impediri la transport

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

§ 2 Dacă nu este posibilă continuarea transportului, transportatorul cere instrucțiuni celui care are dreptul să dispună de marfa. Dacă transportatorul nu poate obține

instrucțiuni în timp util, el trebuie să ia măsurile pe care le consideră cele mai favorabile intereselor celui care are dreptul să dispună de marfa.

#### ART. 21

##### Impediri la livrare

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

□ 2 Când impedirea la livrare încetează înainte sosirii instrucțiunilor expeditorului, marfa este livrată destinatarului. Expeditorul trebuie informat fără întârziere despre aceasta.

□ 3 În caz de refuz al marfii de către destinatar, expeditorul are dreptul să dea instrucțiuni, chiar dacă nu poate prezenta duplicatul scrisorii de trasură.

□ 4 Când impedirea 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.

#### ART. 22

##### Consecințele impiedicării la transport și la livrare

□ 1 Transportatorul are dreptul la rambursarea cheltuielilor care îi sunt cauzate de:

- a) cererea să de instrucțiuni,
- b) executarea instrucțiunilor primite,
- c) faptul că instrucțiunile cerute nu îi parvin sau nu îi parvin la timp,
- d) faptul că el a luat o decizie conformă cu Articolul 20 □ 1, fără să fi cerut

instrucțiuni, dacă aceste cheltuieli nu sunt consecința greșelii sale. Îndeeși el poate percepe prețul de transport aplicabil pe itinerarul respectiv și dispune asupra termenelor care corespund acestuia din urmă.

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

□ 3 Transportatorul poate proceda la vânzarea marfii, fără a aștepta instrucțiunile persoanei în drept, când natura perisabilă sau starea marfii o justifică sau când cheltuielile cu paza sunt disproportionale în raport cu valoarea marfii. 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 scaderea cheltuielilor care grevează marfa, trebuie pus la dispoziția persoanei în drept. Dacă produsul este inferior acestor cheltuieli expeditorul trebuie să plătească diferența.

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

□ 6 Dacă, în caz de impedire la transport sau la livrare, expeditorul nu da instrucțiuni în timp util și dacă impedirea la transport sau la livrare nu poate fi suprimată în conformitate cu □□ 2 și 3, transportatorul poate înapoia marfa expeditorului sau, dacă se justifică, să o distrugă, pe cheltuiala acestuia din urmă.

### Titlul III Raspunderea

#### ART. 23

##### Bazele raspunderii

□ 1 Transportatorul este raspunzator pentru paguba care rezulta din pierderea totala sau partiala si din avarierea marfii, survenite din momentul luarii in primire a marfii pana la livrare, precum si pentru paguba care rezulta din depasirea termenului de livrare, oricare ar fi infrastructura feroviara utilizata.

□ 2 Transportatorul este descarcat de aceasta raspundere in masura in care pierderea, avaria sau depasirea termenului de livrare a avut drept cauza o greseala a persoanei in drept, o dispozitie a acestuia care nu rezulta dintr-o greseala a transportatorului, un viciu propriu al marfii (deteriorare interioara, deseu, etc.) sau din imprejurari pe care transportatorul nu putea sa le evite si ale caror consecinte nu putea sa le preintampine.

□ 3 Transportatorul este exonerat de aceasta raspundere in masura in care pierderea sau avaria rezulta din riscuri specifice inerente unui sau mai multor fapte de mai jos:

a) transport efectuat in vagon descoperit, in baza conditiilor generale de transport, sau cand acesta a fost in mod expres convenit si in scris in scrisoarea de trasura; sub rezerva pagubelor care le-ar suferi ca urmare a influentelor atmosferice, nu sunt considerate ca fiind transportate in vagon descoperit, marfurile transportate in unitati de transport intermodal si in vehicule rutiere inchise transportate pe vagoane; daca, pentru transportul marfurilor in vagoane descoperite, expeditorul utilizeaza prelate, transportatorul isi asuma aceeasi raspundere ca aceea care ii incumba pentru transportul in vagoane descoperite fara prelate, chiar daca este vorba de marfuri care, in conformitate cu Conditiiile generale de transport, nu sunt transportate in vagoane descoperite;

b) lipsa sau defectuozitatea ambalajului pentru marfurile expuse prin natura lor la pierderi sau avarii, atunci cand ele nu sunt ambalate sau sunt ambalate in mod necorespunzator;

c) incarcarea marfurilor de catre expeditor sau descarcarea de catre destinatar;

d) natura anumitor marfuri expuse din cauze inerente naturii lor la pierdere totala sau partiala sau la avarie, mai ales prin spargere, ruginire, deteriorare interioara si spontana, deshidratare, diminuare;

e) desemnare sau numerotare incorecta, inexacta sau incompleta a coletelor;

f) transport de animale vii;

g) transport care, in baza prevederilor aplicabile sau a conventiilor intre expeditor si transportator si indicate in scrisoarea de trasura, trebuie efectuat sub escorta, daca pierderea sau avaria rezulta dintr-un risc pe care escorta avea ca scop sa-l evite.

#### ART. 24

##### Raspunderea in caz de transport al vehiculelor feroviare ca marfa

□ 1 In cazul transportului de vehicule feroviare care ruleaza pe roti proprii si care sunt predate la transport ca marfa, transportatorul raspunde pentru paguba care rezulta din pierderea sau din avaria vehiculului sau a pieselor sale, survenite incepand de la luarea in primire pana la livrare, precum si pentru paguba care rezulta din depasirea termenului de livrare, daca nu dovedeste ca paguba nu rezulta din vina sa.

□ 2 Transportatorul nu raspunde pentru paguba care rezulta din pierderea accesoriilor care nu sunt inscrise pe cele doua parti ale vehiculului sau nu sunt mentionate pe inventarul care il insoteste.

#### ART. 25

##### Sarcina probei

□ 1 Probarea faptului ca pierderea, avaria sau depasirea termenului de livrare a avut drept cauza una din faptele prevazute la Articolul 23 □ 2 incumba transportatorului.

□ 2 Atunci cand transportatorul stabileste ca pierderea sau avaria a putut rezulta, dat fiind circumstantele de fapt, dintr-unul sau mai multe din riscurile specifice prevazute la Articolul 23 □ 3, exista prezumtia ca ea rezulta din acestea. Persoana in drept isi pastreaza totusi dreptul de a dovedi ca paguba nu a fost cauzata in totalitate sau in parte de unul din aceste riscuri.

□ 3 Prezumtia potrivit □ 2 nu este aplicabila in cazul prevazut la Articolul 23 □ 3, litera a) daca este vorba de o pierdere de valoare neobisnuita sau de pierdere de colete.

#### ART. 26

##### Transportatori succesivi

Cand un transport care face obiectul unui contract de transport unic este efectuat de mai multi transportatori succesivi, fiecare transportator, luand in sarcina marfa cu scrisoarea de trasura, participa la contractul de transport conform stipulatiilor din scrisoarea de trasura si isi asuma obligatiile care decurg din acestea. In acest caz, fiecare transportator raspunde pentru executarea transportului pe parcursul total pana la livrare.

#### ART. 27

##### Transportator substituit

□ 1 Atunci cand transportatorul a incredintat, in totalitate sau in parte, executarea transportului unui transportator substituit, care isi exercita sau nu un drept ce ii revine prin contractul de transport, transportatorul ramane, totusi, raspunzator pentru intregul transport.

□ 2 Toate prevederile prezentelor Reguli uniforme care stabilesc raspunderea transportatorului se aplica de asemenea raspunderii transportatorului substituit pentru transportul efectuat prin grija sa. Prevederile Articolelor 36 si 41 se aplica atunci cand este intentata o actiune in justitie impotriva agentilor si tuturor celorlalte persoane la serviciile carora recurge transportatorul substituit pentru executarea transportului.

□ 3 Orice conventie specifica prin care transportatorul isi asuma obligatii care nu-l incumba in baza prezentelor Reguli uniforme, sau renunta la drepturile care ii sunt conferite de aceste Reguli uniforme, este fara efect fata de transportatorul substituit care nu le-a acceptat in mod expres si in scris. Indiferent de faptul ca transportatorul substituit a acceptat sau nu aceasta conventie, transportatorul ramane totusi legat prin obligatiile sau renuntarile care rezulta dintr-o astfel de conventie specifica.

□ 4 Atunci cand si in masura in care transportatorul si transportatorul substituit sunt raspunzatori, raspunderea lor este solidara.

□ 5 Suma totala a despagubirilor datorate de transportator, transportatorul substituit, precum si de agentii lor si de celelalte persoane la serviciile carora ei recurg pentru executarea transportului, nu poate depasi limitele prevazute in prezentele Reguli uniforme.

□ 6 Prezentul Articol nu aduce atingere drepturilor de regres care pot exista intre transportator si transportatorul substituit.

## ART. 28

### Prezumtia de paguba in caz de reexpediere

□ 1 Atunci cand un transport expedit in conformitate cu prezentele Reguli uniforme a facut obiectul unei reexpedieri supuse acelorasi Reguli si cand o pierdere partiala sau o avarie a fost constatata dupa aceasta reexpediere, exista prezumtia ca ea a fost produsa pe durata ultimului contract de transport, daca expeditia a ramas sub paza transportatorului si a fost reexpediata asa cum a sosit la locul de reexpediere.

□ 2 Aceasta prezumtie este, de asemenea, aplicabila atunci cand contractul de transport anterior reexpedierii nu era supus prezentelor Reguli uniforme, daca acestea ar fi fost aplicate in caz de expediere directa intre primul loc de expediere si ultimul loc de destinatie.

□ 3 De altfel aceasta prezumtie este aplicabila cand contractul de transport anterior reexpedierii era supus unei conventii privind transportul international feroviar direct de marfuri si de natura comparabila prezentelor Reguli uniforme, si atunci cand aceasta conventie contine o aceeași prezumtie de drept in favoarea transporturilor expediate in conformitate cu aceste Reguli uniforme.

## ART. 29

### Prezumtia de pierdere a marfii

□ 1 Persoana in drept poate, fara a trebui sa furnizeze alte probe, sa considere marfa pierduta cand ea nu a fost livrata destinatarului sau tinuta la dispozitia sa in cele treizeci de zile care urmeaza expirarii termenelor de livrare.

□ 2 Persoana in drept, primind plata despagubirii pentru marfa pierduta, poate solicita in scris sa fie informat fara intarziere in cazul in care marfa este regasita in cursul anului care urmeaza platii despagubirii. Transportatorul raspunde in scris acestei solicitari.

□ 3 In cele treizeci de zile care urmeaza primirii instiintarii in baza □ 2, persoana in drept poate solicita ca marfa sa-i fie livrata contra platii creantelor rezultand din scrisoarea de trasura si contra restituirii despagubirii primite din care se scad, daca este cazul, cheltuielile care ar fi fost incluse in aceasta despagubire. Totusi, el isi pastreaza drepturile la despagubire pentru depasirea termenului de livrare prevazut la Articolele 33 si 35.

□ 4 In lipsa solicitarii prevazute la □ 2 sau a instructiunilor date in termenul prevazut la □ 3, sau daca marfa este regasita la mai mult de un an de la plata despagubirii, transportatorul dispune in conformitate cu legile si prescriptiile in vigoare din locul in care se gaseste marfa.

## ART. 30

### Despagubire in caz de pierdere

□ 1 In caz de pierdere totala sau partiala a marfii, transportatorul trebuie sa plateasca, excluzand orice alte daune-interese, o despagubire calculata dupa cursul la bursa, sau in lipsa acestuia, dupa pretul curent de pe piata, iar in lipsa ambelor, dupa valoarea uzuala a marfurilor de aceeași natura si calitate, in ziua si locul unde marfa a fost luata in primire.

□ 2 Despagubirea nu poate depasi 17 unitati de cont per kilogramul lipsa din masa bruta.

□ 3 In caz de pierdere a unui vehicul feroviar care ruleaza pe roti proprii si care este predat la transport ca marfa, sau a unei unitati de transport intermodal, sau a partilor lor, despagubirea este limitata, excluzand orice alte daune-interese, la valoarea uzuala a vehiculului sau a unitatii de transport intermodal sau a pieselor lor, in locul si momentul

pierderii. Daca este imposibil sa se constate in ziua sau la locul pierderii, despagubirea este limitata la valoarea uzuala in ziua si locul luarii in primire.

□ 4 Transportatorul trebuie sa restituie in plus pretul de transport, tarifele de vama achitate si celelalte sume cheltuite in legatura cu transportul marfii pierdute, cu exceptia drepturilor de accize aplicate marfurilor care circula sub o procedura de suspendare a unor astfel de obligatii.

#### ART. 31

Raspunderea in cazul pierderii de greutate in parcurs

□ 1 In legatura cu marfurile care, prin natura lor, sufera in general o pierdere de greutate in parcurs datorata transportului, transportatorul nu raspunde decat pentru partea de pierdere care depaseste, oricare ar fi parcursul efectuat, tolerantetele de mai jos:

a) doua procente din masa pentru marfurile lichide sau predate la transport in stare umeda;

b) un procent din masa pentru marfurile uscate.

□ 2 Limita de raspundere prevazuta la □ 1 nu poate fi invocata daca se probeaza, date fiind circumstantele de fapt, ca pierderea nu rezulta din cauze care justifica toleranta.

□ 3 In cazul in care mai multe colete sunt transportate cu o singura scrisoare de trasura, pierderea de greutate in parcurs este calculata pentru fiecare colet atunci cand masa sa la plecare este indicata separat in scrisoarea de trasura sau poate fi constatata intr-un alt mod.

□ 4 In caz de pierdere totala a marfii sau in caz de pierdere de colete, la calculul despagubirii nu se face nici o reducere care rezulta din pierderea de greutate in parcurs.

□ 5 Acest Articol nu deroga de la Articolele 23 si 25.

#### ART. 32

Despagubire in caz de avarie

□ 1 In caz de avarie a marfii, transportatorul trebuie sa plateasca, excluzand orice alte daune-interese, o despagubire echivalenta cu deprecierea marfii. Suma despagubirii este calculata aplicand la valoarea marfii definita in conformitate cu Articolul 30, procentajul de depreciere constat la locul de destinatie.

□ 2 Despagubirea nu poate depasi:

a) valoarea pe care ar fi atins-o in caz de pierdere totala, daca expeditia este depreciata in totalitate prin avariere;

b) valoarea pe care ar fi atins-o in caz de pierdere a partii depreciate, daca numai o parte a expeditiei este depreciata prin avariere.

□ 3 In caz de avarie asupra unui vehicul feroviar care ruleaza pe roti proprii si care este predat la transport ca marfa, sau a unei unitati de transport intermodal, sau piese ale lor, despagubirea este limitata, excluzand orice alte daune-interese, la costul de repunere in functiune. Despagubirea nu poate depasi suma datorata in caz de pierdere.

□ 4 Transportatorul trebuie, sa restituie in plus, in proportia stabilita la □ 1, tarifele prevazute la Articolul 30 □ 4.

#### ART. 33

Despagubirea in caz de depasire a termenului de livrare

□ 1 Daca din depasirea termenului de livrare, rezulta o paguba, inclusiv o avarie, transportatorul trebuie sa plateasca o despagubire care nu poate depasi de patru ori pretul de transport.

□ 2 In caz de pierdere totala a marfii, despagubirea prevazuta la □ 1 nu se cumuleaza cu cea prevazuta la Articolul 30.

□ 3 In caz de pierdere partiala a marfii, despagubirea prevazuta la □ 1 nu poate depasi de patru ori pretul de transport al partii nepierdute a expeditiei.

□ 4 In caz de avarie a marfii, care nu rezulta din depasirea termenului de livrare, despagubirea prevazuta la □ 1 se cumuleaza, daca este cazul, cu cea prevazuta la Articolul 32.

□ 5 In nici un caz, cumulul despagubirii prevazuta la □ 1 cu cel prevazut la Articolele 30 si 32 nu poate depasi plata unei despagubiri care ar fi datorata in caz de pierdere totala a marfii.

□ 6 Atunci cand, in conformitate cu Articolul 16 □ 1, termenul de livrare este stabilit prin conventie, aceasta poate prevedea si alte modalitati de despagubire decat cele prevazute la □ 1. Daca, in acest caz, termenele de livrare prevazute la Articolul 16 □□ 2 pana la 4 sunt depasite, persoana in drept poate pretinde fie despagubirea prevazuta prin conventia mai sus-mentionata, fie cea prevazuta la □□ 1 pana la 5.

#### ART. 34

Despagubirea in caz de declarare a valorii

Expeditorul si transportatorul pot conveni ca expeditorul sa declare in scrisoarea de trasura o valoare a marfii care depaseste limita mentionata la Articolul 30 □ 2. In acest caz, suma declarata se substituie acestei limite.

#### ART. 35

Despagubirea in caz de declarare a interesului la livrare

Expeditorul si transportatorul pot conveni ca expeditorul sa inscrie in scrisoarea de trasura suma in cifre a unui interes special la livrare, in caz de pierdere sau avarie si depasirea termenului de livrare. In caz de declarare a interesului la livrare, poate fi ceruta, pe langa despagubirile prevazute la Articolele 30, 32 si 33, repararea pagubei suplimentare probate pana la concurenta sumei declarate.

#### ART. 36

Decaderea din dreptul de a invoca limitele de raspundere

Limitele de raspundere prevazute la Articolul 15 □ 3, Articolul 19 □□ 6 si 7, Articolul 30 si Articolele 32 pana la 35 nu se aplica, daca este dovedit ca paguba rezultata in urma unui act sau unei omisiuni comisa de transportator, fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

#### ART. 37

Convertire si dobanzi

□ 1 Atunci cand calculul despagubirii implica convertirea sumelor exprimate in unitati monetare straine, aceasta este facuta potrivit cursului din ziua si din locul platii despagubirii.

□ 2 Persoana in drept poate pretinde dobanzi la despagubire, calculate la cinci procente pe an, incepand din ziua reclamatiei prevazute la Articolul 43 sau, daca nu a existat o astfel de reclamatie, din ziua actionarii in justitie.

□ 3 Daca persoana in drept nu remite transportatorului, intr-un termen convenabil care ii este fixat, piesele justificative necesare pentru lichidarea definitiva a reclamatiei, dobanzile nu curg intre expirarea termenului fixat si remiterea efectiva a acestor piese.

#### ART. 38

#### Raspunderea in traficul cale ferata-mare

□ 1 In transporturile cale ferata-mare care circula pe liniile maritime prevazute la Articolul 24 □ 1 al Conventiei, fiecare stat membru poate, cerand ca mentiunea utila sa fie facuta pe lista liniilor supusa prezentelor Reguli uniforme, sa adauge ansamblul cauzelor de exonerare de mai jos la cele prevazute la Articolul 23:

a) incendiul, cu conditia ca transportatorul sa faca dovada ca acesta nu a fost cauzat de actiunile sale sau din vina sa, de cele ale capitanului, marinarilor, pilotului sau ale agentilor sai;

b) salvare sau tentativa de salvare a unor vieti omenesti sau a unor bunuri pe mare;

c) incarcarea marfii pe puntea navei, cu conditia ca ea sa fi fost incarcata pe punte cu acordul expeditorului mentionat in scrisoarea de trasura si ca ea sa nu fie pe vagon;

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

□ 2 Transportatorul nu se poate prevala de cauzele de exonerare prevazute la □ 1, decat daca face dovada ca pierderea, avaria sau depasirea termenului de livrare a survenit pe parcursul maritim, de la incarcarea marfii la bordul navei pana la descarcarea sa de pe nava.

□ 3 Atunci cand transportatorul se prevaleaza de cauzele de exonerare prevazute la □ 1, el ramane totusi raspunzator daca persoana in drept face dovada ca pierderea, avaria sau depasirea termenului de livrare este datorata unei greseli a transportatorului, capitanului, marinarilor, pilotului sau agentilor transportatorului.

□ 4 Atunci cand acelasi parcurs maritim este deservit de mai multi operatori inscrisi pe lista liniilor, in conformitate cu Articolul 24 □ 1 al Conventiei, regimul de raspundere aplicabil acestui parcurs trebuie sa fie acelasi pentru toti acesti operatori. In plus, atunci cand acesti operatori au fost inscrisi pe lista la solicitarea mai multor state membre, adoptarea acestui regim trebuie, in prealabil, sa faca obiectul unui acord intre aceste state.

□ 5 Masurile luate in conformitate cu □□ 1 si 4 sunt comunicate secretarului general. Ele intra in vigoare, cel mai curand, la expirarea unui interval de treizeci de zile incepand de la data la care secretarul general notifica aceste masuri celorlalte state membre. Expeditiile aflate in parcurs nu sunt afectate de masurile respective.

#### ART. 39

##### Raspunderea in caz de accident nuclear

Transportatorul este descarcat de raspunderea care ii incumba in baza prezentelor Reguli uniforme pentru paguba cauzata de un accident nuclear cand cel care exploateaza o instalatie nucleara sau o alta persoana care ii este substituuta este raspunzatoare pentru aceasta paguba, ca urmare a legilor si prescriptiilor unui stat care stabilesc raspunderea in domeniul energiei nucleare

#### ART. 40

##### Persoane pentru care raspunde transportatorul

Transportatorul raspunde pentru agentii sai si pentru alte persoane la serviciile carora recurge pentru executarea transportului atunci cand acesti agenti sau aceste alte persoane actioneaza in exercitiul functiunii lor. Gestionarii infrastructurii feroviare pe care este efectuat transportul sunt considerati drept persoane la ale caror servicii transportatorul recurge pentru executarea transportului.

#### ART. 41

##### Alte actiuni in justitie

□ 1 In toate cazurile in care se aplica prezentele Reguli uniforme, orice actiune in justitie privind raspunderea, sub orice fel de titlu, nu poate fi introdusa impotriva transportatorului decat in conditiile si limitarile acestor Reguli uniforme.

□ 2 Acelasi lucru este valabil pentru orice actiune in justitie introdusa impotriva agentilor si a altor persoane fata de care transportatorul este raspunzator in baza Articolului 40.

#### Titlul IV

#### Exercitarea drepturilor

#### ART. 42

##### Proces-verbal de constatare

□ 1 Atunci cand pierderea partiala sau avaria este descoperita sau presupusa de transportator, sau a carei existenta este sustinuta de persoana in drept, transportatorul trebuie sa intocmeasca fara intarziere si, daca este posibil, in prezenta persoanei in drept, un proces-verbal care constata, in conformitate cu natura pagubei, starea marfii, masa sa si, pe cat posibil, importanta pagubei, cauza si momentul in care s-a produs.

□ 2 O copie a procesului-verbal de constatare trebuie sa fie remisa gratuit persoanei in drept.

□ 3 Atunci cand persoana in drept nu accepta constatarile procesului-verbal, el poate solicita ca starea si masa marfii, precum si cauza si valoarea pagubelor sa fie constatate de un expert numit de partile la contractul de transport sau pe cale judecatoreasca. Procedura este supusa legilor si prescriptiilor statului unde a avut loc constatarea.

#### ART. 43

##### Reclamatii

□ 1 Reclamatii referitoare la contractul de transport trebuie sa fie adresate in scris transportatorului impotriva caruia poate fi introdusa actiunea in justitie.

□ 2 Dreptul de a prezenta reclamatie apartine persoanelor care au dreptul de a-l actiona in justitie pe transportator.

□ 3 Pentru a prezenta reclamatia, expeditorul trebuie sa prezinte duplicatul scrisorii de trasura. In lipsa acestuia el trebuie sa prezinte autorizarea destinatarului sau sa aduca dovada ca acesta a refuzat expeditia.

□ 4 Pentru a prezenta reclamatia, destinatarul trebuie sa prezinte scrisoarea de trasura, daca aceasta i-a fost remisa.

□ 5 Scrisoarea de trasura, duplicatul si celelalte piese pe care persoana in drept considera necesar sa le anexeze reclamatiei trebuie sa fie prezentate fie in original, fie in copii daca este cazul, a caror conformitate este legal certificata, daca transportatorul o cere.

□ 6 In cursul solutionarii reclamatiei, transportatorul poate solicita prezentarea scrisorii de trasura in original, a duplicatului sau a buletinului de ramburs, pentru a inscrie in acestea constatarile solutionarii.

#### ART. 44

##### Persoane care pot introduce o actiune in justitie impotriva transportatorului

□ 1 Sub rezerva □□ 3 si 4, actiunile in justitie care izvorasc din contractul de transport pot fi introduse de catre:

a) expeditor, pana in momentul in care destinatarul:

1. a retras scrisoarea de trasura,
  2. a acceptat marfa, sau
  3. si-a valorificat drepturile care ii revin in baza Articolului 17 □ 3 sau Articolului 18 □ 3;
- b) destinatar, incepand din momentul in care:
1. a retras scrisoarea de trasura,
  2. a acceptat marfa, sau
  3. si-a valorificat drepturile care ii revin in baza Articolului 17 □ 3 sau Articolului 18 □ 3.
- 2 Dreptul destinatarului de a introduce o actiune in justitie este stins din momentul in care persoana desemnata de destinatar in conformitate cu Articolul 18 □ 5 a retras scrisoarea de trasura, a acceptat marfa sau si-a valorificat drepturile care-i revin in baza Articolului 17 □ 3.
- 3 Actiunea in justitie pentru recuperarea unei sume platite in baza contractului de transport nu poate fi introdusa decat de cel care a efectuat plata.
- 4 Actiunea in justitie referitoare la rambursari nu poate fi introdusa decat de expeditor.
- 5 Pentru a introduce o actiune in justitie, expeditorul trebuie sa prezinte duplicatul scrisorii de trasura. In lipsa acestuia, el trebuie sa prezinte autorizarea destinatarului, sau sa faca dovada ca acesta a refuzat marfa. Daca este necesar, expeditorul trebuie sa faca dovada lipsei sau pierderii scrisorii de trasura.
- 6 Pentru a introduce o actiune in justitie, destinatarul trebuie sa prezinte scrisoarea de trasura, daca aceasta i-a fost remisa.

#### ART. 45

Transportatori impotriva carora se poate introduce o actiune in justitie

- 1 Actiunile in justitie care izvorasc din contractul de transport pot fi introduse sub rezerva □□ 3 si 4 numai impotriva primului sau al ultimului transportator, sau a celui care a executat partea de transport in cursul careia s-a produs faptul generator al actiunii in justitie.
- 2 Atunci cand in cazul transporturilor executate de catre transportatori succesivi, transportatorul care trebuie sa livreze marfa este inscris cu consimtamantul sau in scrisoarea de trasura, acesta poate fi actionat in justitie in conformitate cu □ 1, chiar daca el n-a primit nici marfa, nici scrisoarea de trasura.
- 3 Actiunea in justitie pentru recuperarea unei sume platite in baza unui contract de transport poate fi introdusa impotriva transportatorului care a perceput aceasta suma, sau impotriva celui in beneficiul caruia a fost perceputa suma.
- 4 Actiunea in justitie privind rambursarea poate fi introdusa numai impotriva transportatorului care a luat in primire marfa la locul de expediere.
- 5 Actiunea in justitie poate fi introdusa impotriva unui transportator, altul decat cei specificati la □□ 1 pana la 4, atunci cand aceasta este prezentata ca cerere reconventionala sau ca exceptie in instanta referitoare la o cerere principala bazata pe acelasi contract de transport.
- 6 In masura in care prezentele Reguli uniforme se aplica transportatorului substituit, acesta poate fi de asemenea actionat in justitie.
- 7 Daca reclamantul are de ales intre mai multi transportatori, dreptul sau de optiune se stinge in momentul in care actiunea in justitie este intentata impotriva unuia dintre

acestia; acest lucru este valabil si daca reclamantul are de ales intre unul sau mai multi transportatori si un transportator substituit.

#### ART. 46

##### Instanta

□ 1 Actiunile in justitie bazate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse in fata organelor jurisdictionale competente ale statelor membre desemnate de comun acord de catre parti, sau in fata instantei judecatoresti din statul pe al carui teritoriu:

a) paratul isi are domiciliul sau resedinta obisnuita, sediul principal sau sucursala sau agentia care a incheiat contractul de transport, sau

b) este situat locul de luare in primire a marfii sau cel prevazut pentru livrare.

Alte instante nu pot fi sesizate.

□ 2 Atunci cand o actiune in justitie fondata pe prezentele Reguli uniforme este introdusa in instanta in fata unui organ jurisdictional competent, in conditiile prevazute la

□ 1, sau cand intr-un astfel de litigiu a fost pronuntata o sentinta de catre o astfel de instanta, nu poate fi introdusa nici o noua actiune in justitie pentru aceeasi cauza intre aceleasi parti, decat daca decizia instantei in fata careia a fost introdusa prima actiune in justitie nu este susceptibila de a fi executata in statul in care noua actiune in justitie este introdusa.

#### ART. 47

##### Stingerea actiunii in justitie

□ 1 Acceptarea marfii de catre persoana in drept stinge orice actiune in justitie impotriva transportatorului izvorata din contractul de transport, in caz de pierdere partiala, avarie sau depasire a termenului de livrare.

□ 2 Totusi, actiunea in justitie nu este stinsa:

a) in caz de pierdere partiala sau avarie, daca:

1. pierderea sau avaria a fost constatata in conformitate cu Articolul 42 inaintea acceptarii marfii de catre persoana in drept;

2. constatarea care ar fi trebuit sa fie facuta in conformitate cu Articolul 42 nu a fost omisa decat din greseala transportatorului;

b) in caz de paguba neaparenta a carei existenta este constatata dupa acceptarea marfii de catre persoana in drept, daca acesta:

1. cere constatarea in conformitate cu Articolul 42 imediat dupa descoperirea pagubei si cel mai tarziu in cele sapte zile care urmeaza acceptarii marfii, si

2. dovedeste in plus ca paguba s-a produs intre luarea in primire a marfii si livrare;

c) in caz de depasire a termenului de livrare, daca persoana in drept si-a valorificat drepturile, in saizeci de zile, impotriva unuia din transportatorii vizati la Articolul 45 □ 1;

d) daca persoana in drept dovedeste ca paguba a rezultat in urma unui act sau unei omisiuni comise fie cu intentia de a provoca astfel de pagube, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

□ 3 Daca marfa a fost reexpediata conform Articolului 28, actiunile in justitie in caz de pierdere partiala sau avarie izvorate dintr-unul din contractele de transport anterioare se sting ca si cum ar fi vorba de un contract unic.

#### ART. 48

##### Termenul de prescriptie

□ 1 Termenul de prescriptie pentru actiunea in justitie izvorata din contractul de transport este de un an. Totusi, termenul de prescriptie este de doi ani daca este vorba de o actiune in justitie:

- a) de varsare a unui ramburs percept de la destinatar de catre transportator;
- b) de varsare a unei sume provenite dintr-o vanzare efectuata de catre transportator;
- c) pentru o paguba care a rezultat in urma unui act sau unei omisiuni comise fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar rezulta, probabil, o astfel de paguba;
- d) bazata pe unul din contractele de transport anterioare reexpedierii, in cazul prevazut la Articolul 28.

□ 2 Termenul de prescriptie curge pentru actiunea in justitie:

- a) de despagubire pentru pierdere totala, din a treizecilea zi care urmeaza expirarii termenului de livrare;
- b) de despagubire pentru pierdere partiala, avarie sau depasire a termenului de livrare, din ziua in care a avut loc livrarea;
- c) in toate celelalte cazuri, din ziua in care dreptul de actiune in justitie poate fi exercitat.

Ziua indicata drept punct de plecare al termenului de prescriptie nu este niciodata cuprinsa in termen.

□ 3 Termenul de prescriptie este suspendat de o reclamatie scrisa in conformitate cu Articolul 43, pana in ziua in care transportatorul respinge reclamatia in scris si restituie piesele care au fost anexate la aceasta. In caz de acceptare partiala a reclamatiei, termenul de prescriptie isi reia cursul pentru partea reclamatiei care ramane in litigiu. Sarcina probei primirii reclamatiei sau a raspunsului si cea a restituirii pieselor sunt in sarcina partii care invoca acest fapt. Termenul de prescriptie nu suspenda reclamatii ulterioare care au acelasi obiect.

□ 4 Actiunea in justitie prescrisa nu mai poate fi exercitata, chiar sub forma unei cereri reconventionale sau a unei exceptii.

□ 5 Pe de alta parte, suspendarea si intreruperea termenului de prescriptie sunt reglementate de legislatia nationala.

## Titlul V

### Raporturi intre transportatori

#### ART. 49

##### Decontul

□ 1 Oricare transportator care a incasat, fie la plecare, fie la destinatie tarifele sau alte creante care rezulta din contractul de transport, sau care ar fi trebuit sa incaseze aceste tarife sau alte creante, trebuie sa plateasca transportatorilor interesati partea care le revine. Modalitatile de plata sunt stabilite prin conventii intre transportatori.

□ 2 Prevederile Articolului 12 se aplica relatiilor intre transportatori succesivi.

#### ART. 50

##### Dreptul de regres

□ 1 Transportatorul care a platit o despagubire in baza prezentelor Reguli uniforme, are dreptul de regres impotriva transportatorilor care au participat la transport in conformitate cu prevederile urmatoare:

- a) transportatorul care a cauzat paguba este singurul raspunzator pentru aceasta;
- b) atunci cand paguba a fost cauzata de mai multi transportatori, fiecare din ei raspunde pentru paguba pe care a cauzat-o; daca diferentierea este imposibila, despagubirea este repartizata intre ei in conformitate cu litera c);
- c) daca nu se poate dovedi care din transportatori a cauzat paguba, despagubirea este repartizata intre toti transportatorii care au participat la transport, cu exceptia celor care dovedesc ca paguba nu a fost cauzata de ei; repartitia este facuta proportional cu partea de remuneratie a transportului care revine fiecaruia dintre transportatori.

□ 2 In caz de insolvabilitate a unuia dintre acesti transportatori, partea care ii incumba si nu este platita de el este repartizata intre toti ceilalti transportatori care au participat la transport, proportional cu partea din remunerarea transportului care revine fiecaruia dintre ei.

#### ART. 51

##### Procedura de regres

□ 1 Temeiul platii efectuate de transportatorul care exercita dreptul de regres in baza Articolului 50 nu poate fi contestat de transportatorul impotriva caruia este exercitata actiunea in regres, atunci cand despagubirea a fost fixata in instanta si cand acest ultim transportator, citat in mod legal, a fost pus in situatia sa intervina in proces. Judecatorul, sesizat prin actiunea principala in justitie, stabileste termenele acordate pentru citare si pentru cererea de interventie.

□ 2 Transportatorul care isi exercita dreptul de regres trebuie sa-si prezinte cererea la una si aceeasi instanta impotriva tuturor transportatorilor cu care este in litigiu, sub sanctiunea de a pierde dreptul de regres impotriva celor pe care nu i-ar cita.

□ 3 Judecatorul trebuie sa se pronunte in una si aceeasi hotarare judecatoreasca asupra tuturor actiunilor in regres de care a fost sesizat.

□ 4 Transportatorul care doreste sa-si valorifice dreptul sau de regres poate sesiza instantele judecatoresti ale statului pe teritoriul caruia unul dintre transportatorii care au participat la transport isi are sediul principal sau sucursala sau agentia care a incheiat contractul de transport.

□ 5 Atunci cand actiunea in justitie trebuie introdusa impotriva mai multor transportatori, transportatorul care exercita dreptul de regres poate alege dintre organele juridictionale competente in baza □ 4, pe cea inaintea careia isi va introduce actiunea in regres.

□ 6 Nu pot fi introduse in instanta actiuni in regres referitoare la cererea de despagubire exercitata de persoana in drept la contractul de transport.

#### ART. 52

##### Acorduri privitoare la actiuni in regres

Transportatorii sunt liberi sa convina intre ei prevederi care deroga de la Articolele 49 si 50.

### Regulament privind Transportul International Feroviar al Marfurilor Periculoase (RID - Apendice C la Conventie)

#### ART. 1

##### Domeniu de aplicare

□ 1 Prezentul Regulament se aplica:

a) transporturilor internationale feroviare de marfuri periculoase pe teritoriul statelor membre,

b) transporturilor in completarea transportului feroviar la care sunt aplicabile Regulile uniforme CIM, sub rezerva prescriptiilor internationale care reglementeaza transporturile printr-un alt mod de transport,

precum si activitatilor prevazute de Anexa la prezentul Regulament.

□ 2 Marfurile periculoase, al caror transport Anexa il exclude, nu trebuie sa faca obiectul unui transport international.

ART. 2

Exceptii

Prezentul Regulament nu se aplica, in totalitate sau in parte, la transporturile de marfuri periculoase a caror exceptare este prevazuta in Anexa. Exceptiile pot fi prevazute, in mod unic daca, cantitatea, natura transporturilor exceptate sau ambalajul garanteaza siguranta transportului.

ART. 3

Restrictii

Fiecare stat membru isi pastreaza dreptul de a reglementa sau de a interzice transportul international de marfuri periculoase pe teritoriul sau din alte motive decat cele privind siguranta pe timpul transportului.

ART. 4

Alte prescriptii

Transporturile la care se aplica prezentul Regulament raman supuse prescriptiilor nationale sau internationale aplicabile in general transportului feroviar de marfuri.

ART. 5

Tipuri de trenuri admise. Transport ca bagaje de mana, bagaje inregistrate sau la bordul autovehiculelor

□ 1 Marfurile periculoase nu pot fi transportate decat in trenuri de marfa, cu exceptia:

a) marfurilor periculoase, care in conformitate cu Anexa, sunt admise la transport cu respectarea cantitatilor maximale relevante si conditiilor specifice de transport in trenuri, altele decat trenurile de marfuri;

b) marfurilor periculoase transportate in conditiile specifice ale Anexei ca bagaje de mana, bagaje inregistrate sau in sau pe autovehicule, in conformitate cu Articolul 12 al Regulilor uniforme CIV.

□ 2 Calatorul nu poate lua cu el marfuri periculoase ca bagaj de mana sau sa le expedieze drept bagaje inregistrate sau la bordul autovehiculelor, daca ele nu corespund conditiilor specifice ale Anexei.

ART. 6

Anexa

Anexa face parte integranta din prezentul Regulament.

\*\*\*

Anexa va primi continutul pe care comisia de experti pentru transportul marfurilor periculoase il va stabili in momentul intrarii in vigoare a Protocolului din 3 iunie 1999

referitor la modificarea Conventiei cu privire la Transportul International Feroviar (COTIF) din 9 mai 1980, in conformitate cu Articolul 19 § 4 al acestei Conventii

Reguli uniforme privind Contractele de Utilizare a Vehiculelor  
in Trafic International Feroviar  
(CUV - Apendice D la Conventie)

ART. 1

Domeniu de aplicare

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

ART. 2

Definitii

In sensul prezentelor Reguli uniforme, termenul:

- a) "operator de transport feroviar" inseamna orice operator cu statut privat sau public, autorizat sa transporte persoane sau marfuri, tractiunea fiind asigurata de acesta;
- b) "vehicul" inseamna orice vehicul apt sa circule pe propriile roti pe caile ferate, neprevazut cu mijloc de tractiune;
- c) "detinator" inseamna acela care exploateaza in mod economic si de maniera durabila un vehicul, ca mijloc de transport, in calitate fie de proprietar, fie avand drept de dispunere asupra lui;
- d) "statie de domiciliu" inseamna locul care este inscris pe vehicul si la care acest vehicul poate sau trebuie sa fie inapoiat in conformitate cu conditiile din contractul de utilizare.

ART. 3

Semne si inscriptii pe vehicule

§ 1 In pofida prescriptiilor referitoare la admiterea tehnica a vehiculelor in circulatie in trafic international, cel care, in baza unui contract prevazut la Articolul 1, pune la dispozitie un vehicul, trebuie sa se asigure ca pe vehicul sunt inscrise:

- a) indicatia detinatorului;
- b) daca este cazul, indicatia operatorului de transport feroviar in al carui parc de vehicule este incorporat vehiculul;
- c) daca este cazul, indicatia statiei de domiciliu;
- d) alte semne si inscriptii convenite in contractul de utilizare.

§ 2 Semnele si inscriptiile prevazute la § 1 pot fi completate prin mijloace de identificare electronica.

ART. 4

Raspunderea in caz de pierdere sau avarie a unui vehicul

§ 1 Cu exceptia cazului in care dovedeste ca paguba nu s-a produs din vina sa, operatorul de transport feroviar caruia i-a fost incredintat vehiculul in vederea utilizarii ca mijloc de transport raspunde pentru paguba care rezulta din pierderea sau avarierea vehiculului sau a accesoriilor acestuia.

§ 2 Operatorul de transport feroviar nu este raspunzator pentru paguba rezultata in urma pierderii accesoriilor care nu sunt inscrise pe ambele laturi ale vehiculului, sau care nu sunt mentionate in inventarul care il insoteste.

□ 3 In caz de pierdere a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, despagubirea este limitata, cu excluderea oricaror altor daune-interese, la valoarea uzuala a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, considerate in locul si momentul pierderii. Daca este imposibil a se certifica ziua si locul pierderii, despagubirea este limitata la valoarea uzuala in ziua si locul unde vehiculul a fost incredintat pentru utilizare.

□ 4 In caz de avarie a vehiculului sau a accesoriilor acestuia, despagubirea este limitata, cu excluderea oricaror altor daune-interese, la cheltuielile de reparatie. Despagubirea nu depaseste suma datorata in caz de pierdere.

□ 5 Partile la contract pot conveni prevederi care deroga de la □□ 1 pana la 4.

#### ART. 5

Decaderea din dreptul de a invoca limitele de raspundere

Limitele de raspundere prevazute la Articolul 4 □□ 3 si 4, nu se aplica daca se dovedeste ca paguba care a rezultat in urma unui act sau unei omisiuni pe care operatorul de transport feroviar a comis-o fie cu intentia de a provoca o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

#### ART. 6

Prezumptia de pierdere a unui vehicul

□ 1 Persoana in drept poate, fara sa fie nevoit sa furnizeze alte dovezi, sa considere un vehicul ca pierdut in momentul in care a solicitat operatorului de transport feroviar caruia i-a incredintat acest vehicul pentru utilizare ca mijloc de transport, sa faca cercetarile necesare pentru vehicul, si daca acest vehicul nu a fost pus la dispozitia sa in cele trei luni care urmeaza din ziua sosirii cererii sale, sau daca n-a primit nici o indicatie referitoare asupra locului unde se afla vehiculul. Acest termen este majorat cu durata imobilizarii vehiculului pentru orice cauza neimputabila operatorului de transport feroviar sau pentru avarie.

□ 2 Daca vehiculul considerat pierdut este regasit dupa plata despagubirii, persoana indreptatita poate, intr-un termen de sase luni de la primirea avizarii, sa solicite operatorului de transport feroviar caruia i-a incredintat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport, ca vehiculul sa ii fie inapoiat, fara cheltuieli si contra restituirii despagubirii, in statia de domiciliu sau intr-un alt loc convenit.

□ 3 Daca solicitarea vizata la □ 2 nu e formulata sau daca vehiculul este regasit la mai mult de un an de la plata despagubirii, operatorul de transport feroviar caruia persoana in drept i-a incredintat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport dispune de vehicul, in conformitate cu legile si prescriptiile in vigoare in locul in care s-a gasit vehiculul.

□ 4 Partile la contract pot conveni prevederi care deroga de la □□ 1 pana la 3.

#### ART. 7

Raspunderea pentru pagubele cauzate de un vehicul

□ 1 Cel care, in baza unui contract prevazut la Articolul 1, a incredintat vehiculul pentru utilizare ca mijloc de transport, raspunde pentru paguba cauzata de vehicul, atunci cand vina ii este imputabila.

□ 2 Partile la contract pot conveni prevederi care deroga de la □ 1.

#### ART. 8

Substituire

Cand contractul de utilizare a vehiculelor prevede ca operatorul de transport feroviar poate incredinta vehiculul altor operatori de transport feroviar pentru utilizare ca mijloc

de transport, operatorul de transport feroviar poate, cu acordul detinatorului, sa convina cu ceilalti operatori de transport feroviar ca:

a) sub rezerva dreptului de regres pe care il are, li se substituie in ceea ce priveste raspunderea fata de detinator in caz de pierdere sau avarie ale vehiculului sau ale accesoriilor acestuia;

b) numai detinatorul este raspunzator fata de alti operatori de transport feroviar pentru pagubele cauzate de vehicul, dar numai operatorul de transport feroviar care este partener contractual al detinatorului e autorizat sa valorifice drepturile altor operatori de transport feroviar.

#### ART. 9

Raspunderea pentru agenti si alte persoane

□ 1 Partile la contract sunt raspunzatoare pentru agentii lor si pentru alte persoane la serviciul carora recurg pentru executarea contractului, atunci cand acei agenti sau acele persoane actioneaza in exercitiul functiunii lor.

□ 2 Cu exceptia unei conventii contrare intre partile la contract, gestionarii de infrastructura pe care operatorul de transport feroviar utilizeaza vehiculul ca mijloc de transport, sunt considerati ca persoane la ale caror servicii operatorul de transport feroviar recurge.

□ 3 □ □ 1 si 2 se aplica in egala masura in caz de substituire, in conformitate cu Articolul 8.

#### ART. 10

Alte actiuni in justitie

□ 1 In toate cazurile in care prezentele Reguli uniforme se aplica, orice actiune in justitie pentru raspundere in caz de pierdere sau avarie a vehiculului sau a accesoriilor sale, indiferent de natura acesteia, nu poate fi introdusa impotriva operatorului de transport feroviar caruia vehiculul i-a fost incredintat pentru utilizare ca mijloc de transport, decat in conditiile si limitarile acestor Reguli uniforme si celor din contractul de utilizare.

□ 2 □ 1 se aplica in egala masura in caz de substituire in conformitate cu Articolul 8.

□ 3 Acelasi mod se aplica pentru orice actiune in justitie introdusa impotriva agentilor si altor persoane pentru care raspunde operatorul de transport feroviar caruia vehiculul i-a fost incredintat pentru utilizare ca mijloc de transport.

#### ART. 11

Instanta

□ 1 Actiunile in justitie izvorate dintr-un contract incheiat in baza prezentelor Reguli uniforme pot fi introduse in fata instantei desemnate de comun acord intre partile la contract.

□ 2 Cu exceptia unei conventii contrare intre parti, instanta competenta este cea a statului membru in care paratul isi are sediul. Daca paratul nu are sediul intr-un stat membru, instanta competenta este cea a statului membru in care s-a produs paguba.

#### ART. 12

Termenul de prescriptie

□ 1 Termenul de prescriptie pentru actiunile in justitie bazate pe Articolele 4 si 7 este de trei ani.

□ 2 Termenul de prescriptie curge:

a) pentru actiunile in justitie bazate pe Articolul 4, din ziua in care a fost constatata pierderea sau avaria vehiculului sau din ziua in care persoana in drept putea considera vehiculul pierdut, in conformitate cu Articolul 6 □ 1 sau □ 4.

b) pentru actiunile in justitie bazate pe Articolul 7, din ziua in care s-a produs paguba.

Reguli uniforme privind Contractul de Utilizare a  
Infrastructurii  
in Traficul International Feroviar  
(CUI - Anexa E la Conventie)

Titlul 1

Prevederi generale

ART. 1

Domeniu de aplicare

□ 1 Prezentele Reguli uniforme se aplica oricarui contract de utilizare a infrastructurii feroviare in scopul transportului international in sensul Regulilor uniforme CIV si al Regulilor uniforme CIM. Ele se aplica indiferent de locul de desfasurare a activitatii si de nationalitatea partilor la contract. Prezentele Reguli uniforme se aplica chiar daca infrastructura feroviara este gestionata sau utilizata de state ori de institutii sau organizatii guvernamentale.

□ 2 Sub rezerva Articolului 21, prezentele Reguli uniforme nu se aplica in legatura cu alte relatii de drept cum ar fi indeosebi:

a) raspunderea transportatorului sau a gestionarului pentru agentii acestora sau alte persoane ale caror servicii le utilizeaza pentru indeplinirea sarcinilor lor;

b) raspunderea intre transportator sau gestionar, pe de o parte, si tert, pe de alta parte.

ART. 2

Declaratia privind raspunderea in caz de pagube corporale

□ 1 Orice stat poate declara, in orice moment, ca nu va aplica victimelor unor accidente survenite pe teritoriul sau totalitatea prevederilor privind raspunderea in caz de pagube corporale, daca victimele sunt cetateni ai aceluia stat sau au resedinta obisnuita in acel stat.

□ 2 Statul care a facut o declaratie in conformitate cu □ 1 o poate retrage in orice moment prin informarea depozitarului. Aceasta renuntare va avea efect la o luna de la data la care depozitarul o face cunoscuta statelor membre.

ART. 3

Definitii

In scopul prezentelor Reguli uniforme, termenul de:

a) "infrastructura feroviara" inseamna toate liniile feroviare si instalatiile fixe, in masura in care acestea sunt necesare pentru circulatia vehiculelor feroviare si siguranta traficului;

b) "gestionar" inseamna cel care pune la dispozitie infrastructura feroviara;

c) "transportator" inseamna cel care transporta persoane sau marfuri pe calea ferata in trafic international, conform Regulilor uniforme CIV sau Regulilor uniforme CIM;

d) "auxiliar" inseamna agentii sau alte persoane ale caror servicii sunt utilizate de transportator sau gestionar pentru indeplinirea contractului, in cazul in care acesti agenti sau aceste alte persoane actioneaza in exercitiul functiunii lor;

e) "tert" inseamna orice persoana alta decat gestionarul, transportatorul si auxiliarii acestora;

f) "licenta" inseamna autorizatia acordata in conformitate cu legislatia si prescriptiile statului in care transportatorul isi are sediul de desfasurare a principalei sale activitati, privind realizarea activitatii de transportator feroviar;

g) "certificat de siguranta" inseamna documentul care atesta, in conformitate cu legislatia si prescriptiile statului in care se gaseste infrastructura utilizata, ca, din punct de vedere al transportatorului,

- organizarea interna a intreprinderii precum si
- personalul ce urmeaza a fi angajat si vehiculele ce urmeaza a se utiliza pe infrastructura,

respecta cerintele impuse in materie de siguranta in vederea asigurarii unor servicii care sa nu prezinte nici un pericol pe aceasta infrastructura.

ART. 4

Drept imperativ

Daca nu se prevede altfel in prezentele Reguli uniforme, orice stipulare care ar constitui, direct sau indirect, o derogare de la prezentele Reguli uniforme este nula si neavenita. Nulitatea unor astfel de stipulari nu va atrage dupa sine nulitatea altor prevederi ale contractului. Cu toate acestea, partile la contract isi pot asuma raspunderi mai mari si obligatii mai impovaratoare decat cele prevazute in prezentele Reguli uniforme sau pot stabili o valoare maxima a despagubirii pentru pagubele materiale.

Titlul II

Contractul de utilizare

ART. 5

Continut si forma

1 Relatiile intre gestionar si transportator sunt reglementate printr-un contract de utilizare.

2 Contractul reglementeaza in special conditiile administrative, tehnice si financiare de utilizare. Acesta trebuie sa cuprinda cel putin urmatoarele mentiuni:

- a) infrastructura ce urmeaza a se utiliza,
- b) gradul de utilizare,
- c) serviciile prestate de gestionar,
- d) serviciile prestate de transportator,
- e) personalul ce urmeaza a fi angajat,
- f) vehiculele ce urmeaza a se utiliza,
- g) conditiile financiare.

3 Contractul trebuie sa fie incheiat in scris sau intr-o forma echivalenta. Absenta sau neregularitatea unui document scris sau a unei forme echivalente a contractului, sau absenta uneia din mentiunile specificate la  2 nu vor afecta existenta sau valabilitatea contractului, care ramane sub rezerva prezentelor Reguli uniforme.

## ART. 6

### Obligatiile specifice ale transportatorului si gestionarului

□ 1 Transportatorul trebuie sa fie autorizat sa realizeze activitatea de transportator feroviar. Personalul ce urmeaza a se angaja si vehiculele ce se vor folosi trebuie sa respecte cerintele de siguranta. Gestionarul poate solicita transportatorului sa dovedeasca, prin prezentarea unei licente si a unui certificat de siguranta valabile, sau a unor copii legalizate ale acestora sau in orice alt fel, ca aceste conditii sunt indeplinite.

□ 2 Transportatorul trebuie sa informeze gestionarul asupra oricarui eveniment susceptibil sa afecteze valabilitatea licentei sale, a certificatelor de siguranta sau a altor dovezi.

□ 3 Gestionarul poate solicita transportatorului sa dovedeasca ca a incheiat o asigurare privind raspunderea suficienta, sau ca a luat masurile echivalente pentru a acoperi toate pretentiile, indiferent de motiv, la care se face referire la Articolele 9 pana la 21. In fiecare an, transportatorul trebuie sa dovedeasca printr-o atestare intr-o forma corespunzatoare, ca asigurarea privind raspunderea sau prevederile echivalente exista inca; el trebuie sa informeze gestionarul asupra oricarei modificari, inainte ca aceasta sa devina valabila.

□ 4 Partile la contract trebuie sa se informeze reciproc in legatura cu orice eveniment care ar putea impiedica executarea contractului pe care l-au incheiat.

## ART. 7

### Durata contractului

□ 1 Contractul de utilizare poate fi incheiat pentru o perioada determinata sau nedeterminata.

□ 2 Gestionarul poate denunta imediat contractul de utilizare in cazul in care:

a) transportatorul nu mai este autorizat sa indeplineasca activitatea de transportator feroviar;

b) personalul ce urmeaza a fi angajat si vehiculele ce se vor utiliza nu mai indeplinesc cerintele de siguranta;

c) transportatorul are intarzieri de plati, adica

1. pe durata a doua termene succesive de plata si cu o suma care depaseste contravaloarea taxei de utilizare pe o luna, sau

2. pe o perioada care acopera doua termene de plata si cu o suma care este egala cu contravaloarea taxei de utilizare pe doua luni;

d) transportatorul a incalcat in mod evident una din obligatiile specifice prevazute la Articolul 6 □ □ 2 si 3.

□ 3 Transportatorul poate denunta imediat contractul de utilizare daca gestionarul isi pierde dreptul de a gestiona infrastructura.

□ 4 Fiecare parte la contractul de utilizare poate sa-l denunte imediat in cazul unei incalcarii evidente a uneia din obligatiile principale de catre cealalta parte la contract, daca acea obligatie priveste siguranta persoanelor sau marfurilor; partile la contract pot conveni asupra modalitatilor de exercitare a acestui drept.

□ 5 Partea la contract care a cauzat aceasta denuntare raspunde fata de cealalta parte pentru paguba care a rezultat, cu exceptia cazului in care dovedeste ca aceasta paguba nu a fost cauzata din vina sa.

□ 6 Partile la contract pot conveni asupra conditiilor care deroga de la prevederile □ 2 literele c) si d) si □ 5.

### Titlul III Raspunderea

#### ART. 8

##### Raspunderea gestionarului

□ 1 Gestionarul raspunde pentru:

- a) pagubele corporale (deces, vatamare corporala sau orice alt prejudiciu al integritatii 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 in virtutea Regulilor uniforme CIV si Regulilor uniforme CIM, provocate transportatorului sau auxiliarilor acestuia in timpul utilizarii infrastructurii si care isi au originea in infrastructura.

□ 2 Gestionarul este exonerat de aceasta raspundere:

- a) in caz de pagube corporale si de pagube pecuniare care rezulta din daunele-interese datorate de transportator in virtutea Regulilor uniforme CIV

1. daca evenimentul care aduce dupa sine pagube a fost provocat de circumstante exterioare exploatarii, pe care gestionarul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu le-a putut evita si a caror consecinte nu le-a putut preintampina,

2. in masura in care evenimentul care aduce dupa sine pagube este provocat din vina unei persoane care suporta paguba,

3. daca evenimentul care aduce dupa sine pagube se datoreaza comportamentului unui tert, pe care gestionarul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu l-a putut evita si a caror consecinte nu le-a putut preintimpina;

b) in caz de pagube materiale si de pagube pecuniare rezultate din daunele-interese ce trebuie platite de transportator in virtutea Regulilor uniforme CIM, cand paguba este provocata din vina transportatorului sau dintr-o dispozitie a transportatorului care nu poate fi atribuita gestionarului, sau din cauza unor circumstante care nu au putut fi evitate de gestionar si a caror consecinte nu le-a putut preintimpina.

□ 3 Daca evenimentul care aduce dupa sine pagube se datoreaza comportamentului unui tert si daca, in ciuda acestui fapt, gestionarul nu este in intregime exonerat de raspundere in conformitate cu □ 2, litera a), el va raspunde in intregime pana la limita stabilita in prezentele Reguli uniforme si fara a aduce atingere eventualei sale actiuni in regres impotriva tertului.

□ 4 Partile la contract pot conveni daca, si in ce masura, gestionarul raspunde pentru pagubele provocate transportatorului datorita intarzierii sau unei perturbari in exploatare.

#### ART. 9

##### Raspunderea transportatorului

□ 1 Transportatorul raspunde pentru:

- a) pagube corporale (deces, vatamare corporala sau orice alt prejudiciu al integritatii fizice sau psihice),
- b) pagube materiale (distrugere sau avarie a unor bunuri mobile sau imobile), produse gestionarului sau auxiliarilor acestuia, in timpul utilizarii infrastructurii, de mijloacele de transport utilizate sau de persoanele sau marfurile transportate.

□ 2 Transportatorul este exonerat de aceasta raspundere:

a) in caz de pagube corporale

1. daca evenimentul care aduce dupa sine pagube a fost provocat de circumstante exterioare exploatarii, pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu le-a putut evita si a caror consecinte nu le-a putut preintampina,

2. in masura in care evenimentul care aduce dupa sine pagube este provocat din vina unei persoane care suporta paguba,

3. daca evenimentul care aduce dupa sine pagube se datoreaza comportamentului unui tert, pe care transportatorul, cu toate diligentele cerute de circumstantele specifice ale cazului in speta, nu le-a putut evita si a caror consecinte nu le-a putut preintampina;

b) in caz de pagube materiale, cand paguba este provocata din vina gestionarului sau dintr-o dispozitie a gestionarului care nu poate fi atribuita transportatorului sau din cauza unor circumstante pe care transportatorul nu le-a putut evita si a caror consecinte nu le-a putut preintampina.

□ 3 Daca evenimentul care aduce dupa sine pagube se datoreaza comportamentului unui tert si daca, in ciuda acestui fapt, transportatorul nu este in intregime exonerat de raspunderea sa in conformitate cu □ 2, litera a), el va raspunde in totalitate pana la limita stabilita de prezentele Reguli uniforme si fara a aduce atingere eventualei sale actiuni in regres impotriva tertului.

□ 4 Partile la contract pot conveni daca, si in ce masura, transportatorul raspunde pentru pagubele provocate gestionarului datorita unei perturbari in exploatare.

ART. 10

Cauze concomitente

□ 1 In cazul in care cauzele imputabile gestionarului si cauzele imputabile transportatorului au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte la contract raspunde numai in masura in care cauzele ce ii sunt imputabile in virtutea Articolelor 8 si 9, au contribuit la producerea pagubei. Daca este imposibil de stabilit in ce masura respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, fiecare parte va suporta paguba pe care a suferit-o.

□ 2 □ 1 se aplica prin analogie in cazul in care cauzele care sunt imputabile gestionarului si cauzele imputabile mai multor transportatori care folosesc aceeasi infrastructura feroviara, au contribuit la paguba.

□ 3 □ 1, prima propozitie, se va aplica prin analogie, in cazul pagubelor vizate la Articolul 9, daca cauzele imputabile unor transportatori care folosesc aceeasi infrastructura au contribuit la paguba. Daca este imposibil de stabilit in ce masura respectivele cauze au contribuit la producerea pagubei, transportatorii vor raspunde in mod egal in fata gestionarului.

ART. 11

Daune-interese in caz de deces

□ 1 In caz de deces, daunele - interese cuprind:

a) toate costurile necesare in urma decesului, in special cele privind transportul decedatului si cheltuielile funerare;

b) daca decesul nu are loc imediat, toate daunele-interese prevazute la Articolul 12.

□ 2 Daca, in urma decesului, persoanele fata de care decedatul a avut sau ar fi avut in viitor o obligatie legala de intretinere, sunt private de acest sprijin, acestia vor primi la

randul lor despagubiri pentru pierderea suferita. Actiunea in daune-interese de catre persoane pe care decedatul le sustinea material fara a fi obligat in mod legal sa o faca, se va face conform legislatiei nationale.

#### ART. 12

Daune-interese in caz de vatamare corporala

In caz de vatamare corporala sau de orice alte prejudicii ale integritatii fizice sau psihice, daunele - interese vor cuprinde:

- a) toate costurile necesare, in special cele privind tratamentul si transportul;
- b) despagubiri pentru prejudiciul cauzat, fie datorita invaliditatii totale sau partiale de munca, fie datorita cresterii nevoilor.

#### ART. 13

Despagubiri pentru alte prejudicii corporale

Legislatia nationala stabileste daca si in ce masura gestionarul sau transportatorul trebuie sa plateasca daune-interese pentru prejudicii corporale, altele decat cele prevazute in Articolele 11 si 12.

#### ART. 14

Forma si suma daunelor-interese in caz de deces si vatamare corporala

□ 1 Daunele-interese prevazute la Articolul 11 □ 2 si la Articolul 12, litera b) trebuie platite sub forma unei sume totale. Totusi, daca legislatia nationala permite acordarea unei rente, daunele-interese vor fi platite in aceasta forma, daca ea este solicitata de persoana vatamata sau de persoanele indreptatite la care se refera Articolul 11, □ 2.

□ 2 Suma daunelor-interese acordate in baza □ 1 se stabileste in conformitate cu legislatia nationala. Totusi, pentru aplicarea prezentelor Reguli uniforme, limita maxima per persoana va fi stabilita la 175.000 de unitati de cont, ca suma totala sau ca o renta corespunzand acestei sume, acolo unde legislatia nationala prevede o limita maxima mai mica decat aceasta suma.

#### ART. 15

Decaderea din dreptul de a invoca limitele de raspundere

Limitele de raspundere prevazute in aceste Reguli uniforme, la fel ca si in prevederile legislatiei nationale, care limiteaza despagubirea la o suma determinata, nu se vor aplica daca se face dovada ca paguba a rezultat datorita unui act sau unei omisiuni pe care autorul pagubei a comis-o, fie cu intentia de a produce o astfel de paguba, fie in mod temerar si in cunostinta de cauza ca ar putea rezulta, probabil, o astfel de paguba.

#### ART. 16

Convertibilitate si dobanzi

□ 1 Daca calcularea despagubirii necesita convertibilitatea sumelor exprimate in unitati monetare straine, conversiunea se va face la cursul valutar din ziua si locul platii despagubirii.

□ 2 Persoana in drept poate pretinde dobanzi la despagubire, acestea fiind calculate la cinci procente pe an, cu incepere din ziua deschiderii procedurii de conciliere, a recursului la tribunalul de arbitraj prevazut la Titlul V al Conventiei, sau de la data instituirii procedurii legale.

#### ART. 17

Raspunderea in caz de accident nuclear

Gestionarul si transportatorul sunt exonerati de raspunderea care ii incumba in virtutea prezentelor Reguli uniforme in caz de paguba produsa de un accident nuclear in care

operatorul instalatiei nucleare sau o alta persoana care il inlocuieste sunt raspunzatori pentru aceasta paguba, conform legislatiei si prescriptiilor unui stat privind raspunderea in domeniul energiei nucleare.

ART. 18

Raspunderea auxiliarilor

Gestionarul si transportatorul vor fi raspunzatori pentru auxiliarii lor.

ART. 19

Alte actiuni in justitie

□ 1 In toate cazurile in care se aplica prezentele Reguli uniforme, orice actiune in justitie privind raspunderea poate fi introdusa impotriva gestionarului sau a transportatorului, indiferent de temeiul acesteia, numai in conditiile si limitarile acestor Reguli uniforme.

□ 2 Aceleasi reglementari se aplica si in cazul tuturor actiunilor in justitie introduse impotriva auxiliarilor pentru care raspunde fie gestionarul, fie transportatorul, asa cum este prevazut in Articolul 18.

ART. 20

Acorduri - litigii

Partile la contract pot conveni asupra conditiilor in care se revendica sau se renunta la drepturile lor la daune-interese privind cealalta parte la contract.

Titlul IV

Actiuni in justitie ale auxiliarilor

ART. 21

Actiuni in justitie impotriva gestionarului sau impotriva transportatorului

□ 1 Orice actiune in justitie privind raspunderea auxiliarilor transportatorului impotriva gestionarului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusa numai in conditiile si limitarile prezentelor Reguli uniforme.

□ 2 Orice actiune in justitie privind raspunderea auxiliarilor gestionarului impotriva transportatorului pentru pagube cauzate de acesta, indiferent de temeiul acesteia, poate fi introdusa numai in conditiile si limitarile prezentelor Reguli uniforme.

Titlul V

Exercitarea drepturilor

ART. 22

Proceduri de conciliere

Partile la contract pot conveni asupra procedurilor de conciliere sau asupra apelului la tribunalul de arbitraj prevazut la Titlul V al Conventiei.

ART. 23

Dreptul de regres

Temeiul platii efectuate de transportator in baza Regulilor uniforme CIV sau a Regulilor uniforme CIM nu poate fi contestat daca despagubirea a fost fixata de o

instanta si daca gestionarului, fiind instiintat in mod corespunzator asupra procedurii, i s-a dat posibilitatea de a interveni in aceasta procedura.

ART. 24

Instanta

□ 1 Actiunile in justitie fondate pe prezentele Reguli uniforme pot fi introduse in fata instantelor competente ale statelor membre desemnate de comun acord intre partile la contract.

□ 2 Daca partile la contract nu convin in alt mod, instanta competenta va fi cea a statului membru in care gestionarul isi desfasoara activitatea.

ART. 25

Termenul de prescriptie

□ 1 Termenul de prescriptie pentru actiunile in justitie fondate pe prezentele Reguli uniforme este de trei ani.

□ 2 Termenul de prescriptie curge din ziua in care s-a produs paguba.

□ 3 In caz de deces al unor persoane, termenul de prescriptie pentru actiunile in justitie este de trei ani din ziua ulterioara zilei in care s-a produs decesul, fara a depasi insa cinci ani din ziua ulterioara zilei in care s-a produs accidentul.

□ 4 O actiune in regres a unei persoane raspunzatoare poate fi introdusa chiar si dupa expirarea termenului de prescriptie prevazut la □ 1, daca ea este introdusa in termenul permis de legislatia statului unde se desfasoara procedura. Totusi, termenul permis nu va fi mai mic de nouazeci de zile de la data la care persoana care a introdus actiunea in regres, a reglementat reclamatia sau a fost instiintata in legatura cu procedura deschisa impotriva sa.

□ 5 Termenul de prescriptie se suspenda daca partile convin asupra unei proceduri de conciliere sau daca este sesizat tribunalul de arbitraj prevazut la Titlul V al Conventiei.

□ 6 In celelalte cazuri, suspendarea si intreruperea termenului de prescriptie sunt reglementate de legislatia nationala.

Reguli uniforme privind Validarea Normelor Tehnice si  
Adoptarea Prescriptiilor Tehnice Uniforme Aplicabile  
Materialului Feroviar Destinat a fi Utilizat in Traficul  
International  
(APTU - Apendice F la Conventie)

ART. 1

Domeniu de aplicare

Prezentele Reguli uniforme fixeaza procedura de validare a normelor tehnice si adoptarea prescriptiilor tehnice uniforme, pentru materialul feroviar destinat utilizarii in trafic international.

ART. 2

Definitii

In sensul prezentelor Reguli uniforme si a Anexelor la acestea, termenul:

a) "stat parte" inseamna orice stat membru al Organizatiei, care nu a facut declaratia relativa la aceste Reguli uniforme in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza, din Conventie;

- b) "trafic international" inseamna circulatia vehiculelor feroviare pe linii feroviare, utilizand teritoriul a cel putin doua state parti;
- c) "operator de transport feroviar" inseamna orice operator, cu statut privat sau public, care este autorizat sa transporte persoane sau marfa, tractiunea fiind asigurata de acesta;
- d) "gestionar de infrastructura" inseamna orice operator sau autoritate care administreaza o infrastructura feroviara;
- e) "material feroviar" inseamna orice material feroviar destinat a fi utilizat in trafic international, in special vehiculele si infrastructura feroviara;
- f) "vehicul feroviar" inseamna orice vehicul, cu sau fara tractiune, apt sa circule pe propriile roti pe liniile ferate;
- g) "vehicul de tractiune" inseamna un vehicul feroviar prevazut cu mijloc de tractiune;
- h) "vagon de marfa" inseamna un vehicul feroviar, neprevazut cu mijloc de tractiune, care este destinat transportului de marfa;
- i) "vagon de calatori" inseamna un vehicul feroviar, neprevazut cu mijloc de tractiune, care este destinat transportului de calatori;
- j) "infrastructura feroviara" inseamna toate liniile feroviare si instalatiile fixe, in masura in care acestea sunt necesare pentru circulatia vehiculelor feroviare si siguranta traficului;
- k) "norma tehnica" inseamna o specificatie tehnica adoptata de un organism de standardizare, recunoscut national sau international, dupa procedurile sale proprii; orice specificatie tehnica elaborata in cadrul Comunitatii Europene este asimilata cu o norma tehnica.
- l) "prescriptie tehnica" inseamna o regula, alta decat norma tehnica, referitoare la constructia, la exploatarea, la intretinerea sau la o procedura privind materialul feroviar;
- m) "Comisie de experti tehnici" inseamna Comisia prevazuta la Articolul 13 □ 1, litera f), din Conventie.

#### ART. 3

##### Scop

- 1 Validarea normelor tehnice referitoare la materialul feroviar si adoptarea prescriptiilor tehnice uniforme, aplicabile la materialul feroviar, au scopul de a
  - a) facilita libera circulatie a vehiculelor si libera utilizare a altor materiale feroviare in trafic international,
  - b) contribui la asigurarea sigurantei, fiabilitatii si disponibilitatii in trafic international,
  - c) tine cont de protectia mediului inconjurator si a sanatatii publice.
- 2 La validarea normelor tehnice sau adoptarea prescriptiilor tehnice uniforme, singurele care sunt luate in considerare sunt cele care au fost elaborate la nivel international.
- 3 In masura in care este posibil
  - a) se cuvine asigurarea interoperabilitatii sistemelor si a componentelor tehnice necesare in trafic international;
  - b) normele tehnice si prescriptiile tehnice uniforme sunt axate pe performante; in caz contrar, ele comporta variante.

#### ART. 4

##### Elaborarea normelor si prescriptiilor tehnice

- 1 Elaborarea normelor tehnice si a prescriptiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar este de resortul organismelor recunoscute competente in materie.

□ 2 Standardizarea produselor si procedurilor industriale este de resortul organismelor de standardizare nationale si internationale recunoscute.

#### ART. 5

##### Validarea normelor tehnice

□ 1 Pot sa depuna o cerere de validare a unei norme tehnice:

a) orice stat parte;  
b) orice organizatie de integrare economica regionala la care statele sale membre au transferat competentele pentru legiferare in domeniul normelor tehnice referitoare la materialul feroviar;

c) orice organism de standardizare, national sau international, insarcinat cu standardizarea in domeniul feroviar;

d) orice asociatie internationala reprezentativa, pentru membrii careia, in exercitarea activitatii lor, este indispensabila existenta normelor tehnice referitoare la materialul feroviar, din motive de siguranta si economice.

□ 2 Comisia de experti tehnici decide validarea unei norme tehnice, in conformitate cu procedura prezentata la Articolele 16, 20 si 33 □ 6 din Conventie. Deciziile intra in vigoare in conformitate cu Articolul 35 □□ 3 si 4 din Conventie.

#### ART. 6

##### Adoptarea prescriptiilor tehnice uniforme

□ 1 Pot depune o cerere de adoptare a unei prescriptii tehnice uniforme:

a) orice stat parte;  
b) orice organizatie de integrare economica regionala la care statele membre au transferat competentele pentru legiferare in domeniul prescriptiilor tehnice referitoare la materialul feroviar;

c) orice asociatie internationala reprezentativa, pentru membrii careia, in exercitarea activitatilor lor, este indispensabila existenta prescriptiilor tehnice uniforme referitoare la materialul feroviar, din motive de siguranta si economice.

□ 2 Comisia de experti tehnici decide adoptarea unei prescriptii tehnice uniforme in conformitate cu procedura prevazuta la Articolele 16, 20 si 33 □ 6 din Conventie. Deciziile intra in vigoare in conformitate cu Articolul 35 □□ 3 si 4 din Conventie.

#### ART. 7

##### Forma cererilor

Cererile prevazute la Articolele 5 si 6 trebuie sa fie complete, coerente si motivate. Ele trebuie sa fie adresate secretarului general al Organizatiei, intr-una din limbile de lucru ale acesteia.

#### ART. 8

##### Anexe tehnice

□ 1 Normele tehnice validate si prescriptiile tehnice uniforme adoptate figureaza in Anexele la prezentele Reguli uniforme enumerate mai jos:

a) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la ansamblul vehiculelor feroviare (Anexa 1);

b) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la vehicule de tractiune (Anexa 2);

c) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la vagoane de marfa (Anexa 3);

- d) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la vagoane de calatori (Anexa 4);
- e) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la instalatii ale infrastructurii, altele decat cele prevazute la litera f) (Anexa 5);
- f) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la sistemele de siguranta a circulatiei si de reglare (Anexa 6);
- g) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme in materie de sisteme de tehnologia informatiei (Anexa 7);
- h) Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la orice alt material feroviar (Anexa 8).

□ 2 Anexele fac parte integranta din prezentele Reguli uniforme. Structura lor trebuie sa tina cont de particularitatile ecartamentului, ale gabaritului, ale sistemelor de alimentare cu energie si ale sistemelor de siguranta a circulatiei si de reglare din statele parti.

□ 3 Anexele vor contine versiunea care va fi adoptata, dupa intrarea in vigoare a Protocolului din 3 iunie 1999 care duce la modificarea Conventiei, de catre Comisia de experti tehnici, conform aceleiasi proceduri ca cea prevazuta la Articolele 16, 20 si 33 □ 6 din Conventie pentru modificarile Anexelor.

#### ART. 9

##### Declaratii

□ 1 Orice stat parte poate, intr-un interval de patru luni de la data notificarii de catre secretarul general a deciziei Comisiei de experti tehnici, sa faca, pe langa acesta, o declaratie motivata conform careia nu va aplica, sau va aplica doar in parte norma tehnica validata sau prescriptia tehnica uniforma adoptata, in ceea ce priveste infrastructura feroviara situata pe teritoriul sau si traficul pe aceasta infrastructura.

□ 2 Statele parti care au facut o declaratie in conformitate cu □ 1, nu sunt luate in considerare in stabilirea numarului statelor care trebuie sa formuleze o obiectie in conformitate cu Articolul 35 □ 4 din Conventie, necesar pentru ca o decizie a Comisiei expertilor tehnici sa nu intre in vigoare.

□ 3 Statul care a facut o declaratie in conformitate cu □ 1, poate renunta in orice moment la aceasta, prin informarea secretarului general. Aceasta renuntare are efect din prima zi a celei de-a doua luni urmatoare datei la care a fost facuta informarea.

#### ART. 10

##### Abrogarea Unitatii Tehnice

Intrarea in vigoare a Anexelor adoptate de Comisia de experti tehnici in conformitate cu Articolul 8, □ 3, in toate statele parti la Conventia Internationala asupra Unitatii Tehnice a Cailor Ferate, semnata la Berna la 21 octombrie 1882, in formula sa din 1938, abroga aceasta conventie.

#### ART. 11

##### Prioritatea Anexelor

□ 1 Dupa intrarea in vigoare a Anexelor adoptate de Comisia de experti tehnici in conformitate cu Articolul 8 □ 3, normele tehnice si prescriptiile tehnice uniforme, continute in aceste Anexe, prevaleaza, in relatiile dintre statele parti, asupra prevederilor Conventiei Internationale asupra Unitatii Tehnice a Cailor Ferate, semnata la Berna la 21 octombrie 1882, in formula sa din 1938.

□ 2 După intrarea în vigoare a Anexelor adoptate de Comisia de experți tehnici în conformitate cu Articolul 8 □ 3, prezentele Reguli uniforme precum și normele tehnice și prescripțiile tehnice uniforme, conținute în Anexele lor, prevalează, în statele parti, asupra prevederilor tehnice ale:

- a) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor calatori, posta și bagaje în trafic internațional (RIC),
- b) Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor de marfa în trafic internațional (RIV).

#### ANEXA 1

Norme tehnice și prescripții tehnice uniforme referitoare la ansamblul vehiculelor feroviare

##### A. Ecartament

1. Cai ferate cu ecartament normal (1435 mm)
2. Cai ferate cu ecartament larg (rusesc) (1520 mm)
3. Cai ferate cu ecartament larg (finlandez) (1524 mm)
4. Cai ferate cu ecartament larg (irlandez) (1600 mm)
5. Cai ferate cu ecartament larg (iberic) (1688 mm)
6. Alte cai ferate

##### B. Gabarit

1. Caile ferate cu ecartament normal pe continentul european
2. Caile ferate cu ecartament normal în Marea Britanie
4. ...
- C. ....

#### ANEXA 2

Norme tehnice și prescripții tehnice uniforme referitoare la vehiculele de tracțiune

##### A. Sisteme de alimentare cu energie

1. Curent continuu 3000 V
2. Curent continuu 1500 V și mai puțin
3. Curent alternativ 25 kV/50 Hz
4. Curent alternativ 15 kV/16<sup>2</sup>/3Hz

##### B. Sisteme de siguranță circulației și de reglare

#### ANEXA 3

Norme tehnice și prescripții tehnice uniforme referitoare la vagoane de marfa

#### ANEXA 4

Norme tehnice și prescripții tehnice uniforme referitoare la vagoane de calatori

## ANEXA 5

Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la instalatiile infrastructurii

## ANEXA 6

Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la sisteme de siguranta a circulatiei si de reglare

## ANEXA 7

Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme in domeniul sistemului de tehnologie a informatiei

## ANEXA 8

Norme tehnice si prescriptii tehnice uniforme referitoare la alte materiale feroviare

\*\*\*

Intr-o prima etapa, normele tehnice si prescriptiile tehnice uniforme, referitoare la materialul rulant existent si recunoscut la nivel international, asa cum figureaza in Unitatea Tehnica, in RIV si RIC precum si in fisele tehnice UIC, vor fi integrate in Anexele de mai sus.

### Reguli uniforme privind Admiterea Tehnica a Materialului Feroviar Destinat a fi Utilizat in Trafic International (ATMF - Apendice G la Conventie)

#### ART. 1

##### Domeniu de aplicare

Prezentele Reguli uniforme stabilesc procedura dupa care vehiculele feroviare sunt admise in circulatie, iar alte materiale feroviare sunt utilizate in trafic international.

#### ART. 2

##### Definitii

In sensul prezentelor Reguli uniforme si a Anexelor la acestea, termenul

- a) "stat parte" inseamna un stat membru al Organizatiei neavand facuta declaratia referitoare la aceste Reguli uniforme, in conformitate cu Articolul 42 □ 1, prima fraza a Conventiei;
- b) "trafic international" inseamna circulatia vehiculelor feroviare pe liniile feroviare, traversand teritoriul a cel putin doua state parti;
- c) "operator de transport feroviar" inseamna orice operator, cu statut privat sau public, care este autorizat sa transporte persoane sau marfuri, tractiunea fiind asigurata de catre acesta;

- d) "gestionar de infrastructura" inseamna orice operator sau orice autoritate care administreaza o infrastructura feroviara;
- e) "detinator" inseamna cel care exploateaza economic, in mod durabil, un vehicul feroviar, ca mijloc de transport, indiferent daca este proprietar sau daca are dreptul de a dispune;
- f) "admiterea tehnica" inseamna procedura aplicata de catre autoritatea competenta pentru admiterea unui vehicul feroviar in circulatie si admiterea altor materiale feroviare pentru a fi utilizate in trafic international;
- g) "admiterea de tip de constructie" inseamna procedura referitoare la un tip de constructie a unui vehicul feroviar, aplicata de catre autoritatea competenta, prin care aceasta da dreptul de a acorda, printr-o procedura simplificata, admiterea in exploatare pentru vehiculele care corespund acestui tip de constructie;
- h) "admiterea in exploatare" inseamna dreptul acordat de catre autoritatea competenta pentru fiecare vehicul feroviar de a circula in trafic international;
- i) "vehicul feroviar" inseamna orice vehicul feroviar apt sa circule pe propriile roti pe liniile ferate, cu sau fara tractiune;
- j) "alt material feroviar" inseamna orice material feroviar, destinat a fi utilizat in trafic international, care nu este vehicul feroviar;
- k) "Comisia de experti tehnici" inseamna Comisia prevazuta in Articolul 13  $\square$  1, litera f) din Conventie.

#### ART. 3

##### Admiterea in trafic international

$\square$  1 Pentru a circula in trafic international, fiecare vehicul feroviar, trebuie sa fie admis in conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

$\square$  2 Admiterea tehnica are ca scop verificarea faptului ca vehiculele feroviare corespund:

- a) prescriptiilor constructive, continute in Anexele la Regulile uniforme APTU,
- b) prescriptiilor constructive si de echipare, continute in Anexa la RID,
- c) conditiilor specifice de admitere, cu aplicarea Articolului 7  $\square$  2 sau  $\square$  3.

$\square$  3 Paragrafele  $\square$  1 si 2, precum si Articolele urmatoare se aplica prin analogie la admiterea tehnica a altor materiale feroviare si a elementelor constructive, fie ale unor vehicule, fie ale altor materiale feroviare.

#### ART. 4

##### Procedura

$\square$  1 Admiterea tehnica se efectueaza:

- a) fie, intr-o singura etapa, acordand unui vehicul feroviar individual admiterea in exploatare,
- b) fie, in doua etape succesive, acordand
  1. admiterea tipului de constructie pentru un tip dat de vehicule feroviare,
  2. apoi, admiterea in exploatare pentru vehiculele feroviare individuale care corespund acestui tip de constructie, printr-o procedura simplificata de confirmare a apartenentei la acest tip.

$\square$  2 Aceasta prevedere nu aduce atingere prevederilor cuprinse in Articolul 10.

#### ART. 5

##### Autoritatea competenta

□ 1 Admiterea tehnica a vehiculelor feroviare in circulatie in trafic international, tine de autoritatea nationala sau internationala competenta in materie, care se conformeaza legilor si prescriptiilor in vigoare din fiecare stat parte.

□ 2 Autoritatile vizate la □ 1, pot sa transfere competenta de a acorda admiterea tehnica catre organisme recunoscute apte, cu conditia de a asigura supravegherea acestora. Transferarea competentei de a acorda admiterea tehnica catre un operator de transport feroviar, excluzand alti competitori, nu este permisa. De altfel, este exclus un transfer catre un gestionar de infrastructura care participa in mod direct sau indirect la constructia de material feroviar.

#### ART. 6

##### Recunoasterea adimterii tehnice

Admiterea unui tip constructiv si admiterea in exploatare acordate, in conformitate cu prezente Reguli uniforme, de catre autoritatea competenta a unui stat parte, precum si certificatele corespunzatoare, sunt recunoscute de catre autoritatile, operatorii de transport feroviar si de catre gestionarii de infrastructura din alte state parti, fara sa fie necesara o noua examinare si o noua admitere tehnica in vederea circulatiei si utilizarii pe teritoriul acestor alte state.

#### ART. 7

##### Prescriptii de constructie aplicabile vehiculelor

□ 1 Pentru a fi admise in circulatie in trafic international, vehiculele feroviare trebuie sa corespunda:

- a) prescriptiilor de constructie, din Anexele la Regulile uniforme APTU,
- b) prescriptiilor de constructie si de echipare, cuprinse in Anexa la RID.

□ 2 In lipsa prevederilor din Anexele la Regulile uniforme APTU, la admiterea tehnica se aplica regulile tehnice general recunoscute. O norma tehnica, chiar daca nu a fost validata conform procedurii prevazute in Regulile uniforme APTU, constituie dovada ca prevederile cuprinse in aceasta norma reprezinta o regula tehnica general recunoscuta.

□ 3 Pentru a permite dezvoltarile tehnice, se admite derogarea de la regulile tehnice general recunoscute si de la prescriptiile constructive cuprinse in Anexele la Regulile uniforme APTU, cu conditia ca sa poata fi dovedit ca se garanteaza:

- a) o siguranta cel putin egala celei care rezulta din respectarea acestor reguli si acestor prescriptii,
- b) si, de asemenea, interoperabilitatea.

□ 4 Atunci cand un stat parte are intentia de a admite un vehicul feroviar, in conformitate eu □ 2 sau □ 3, el va informa despre aceasta, fara intarziere, secretarul general al Organizatiei. Acesta comunica informatia celorlalte state parti. In cel mult o luna de la primirea informatiei de la secretarul general, un stat parte poate cere convocarea Comisiei de experti tehnici pentru ca aceasta sa verifice daca sunt indeplinite conditiile pentru aplicarea □ 2 sau □ 3. Comisia va decide in termen de trei luni de la data primirii solicitarii de convocare prin secretarul general.

#### ART. 8

##### Prescriptii de constructie aplicabile altor materiale

□ 1 Pentru a fi admise in utilizarea in trafic international, celelalte materiale feroviare trebuie sa corespunda prescriptiilor constructive cuprinse in Anexele Regulilor uniforme APTU.

□ 2 Articolul 7 □□ 2 pana la 4 se aplica prin analogie.

□ 3 Obligatiile statelor parti, rezultate pentru acestea din Acordul European privind Magistralele Feroviare Internationale (AGC) din 31 mai 1985 si din Acordul European privind Magistralele de Transport International Combinat si Instalatiile Conexe (AGTC) din 1 februarie 1991, la care acestea sunt parti in egala masura, raman in vigoare.

#### ART. 9

##### Prescriptii de exploatare

□ 1 Operatorii de transport feroviar care exploateaza un vehicul feroviar admis sa circule in trafic international sunt obligati sa respecte prescriptiile referitoare la exploatarea unui vehicul in trafic international, precizate in Anexele la Regulile uniforme APTU.

□ 2 Operatorii si administratiile care gestioneaza in statele parti o infrastructura incluzand sistemele de siguranta a circulatiei si de dirijare a circulatiei, destinate si apte sa fie exploatate in trafic international, sunt obligate sa respecte prescriptiile tehnice cuprinse in Anexele la Regulile uniforme APTU si sa le indeplineasca in permanenta, la constructia sau gestiunea acestei infrastructuri.

#### ART. 10

##### Admiterea tehnica

□ 1 Admiterea tehnica (admiterea de tip constructiv, admiterea in exploatare) este legata de tipul constructiv al unui vehicul feroviar sau de vehiculul feroviar.

□ 2 Admiterea tehnica poate fi solicitata de catre:

- a) constructor,
- b) un operator de transport feroviar,
- c) detinatorul vehiculului,
- d) proprietarul vehiculului.

Cererea poate fi facuta catre orice autoritate competenta, prevazuta la Articolul 5, a unuia dintre statele parti.

□ 3 Cel care solicita o admitere in exploatare pentru vehicule feroviare, dupa procedura simplificata de admitere tehnica (Articolul 4 □ 1, litera b), trebuie sa anexeze la solicitare certificatul de admitere a tipului constructiv stabilit in conformitate cu Articolul 11 □ 2, si sa demonstreze in mod corespunzator ca vehiculele pentru care solicita admiterea in exploatare, corespund aceluia tip constructiv.

□ 4 Admiterea tehnica trebuie sa fie acordata nediscriminatoriu, fara a se tine seama de calitatea solicitantului.

□ 5 Admiterea tehnica este acordata pentru o durata, in principiu, nelimitata; ea poate fi generala sau restransa.

□ 6 O admitere de tip constructiv poate fi retrasa atunci cand siguranta, sanatatea publica sau protectia mediului nu mai sunt garantate din cauza circulatiei vehiculelor feroviare care au fost sau vor fi construite dupa acest tip constructiv.

□ 7 Admiterea in exploatare poate fi retrasa atunci cand:

a) vehiculul feroviar nu mai corespunde prescriptiilor de constructie continute in Anexele la Regulile uniforme APTU, la conditiile specifice de admitere a sa, prin aplicarea Articolului 7 □ 2 sau □ 3 sau la prescriptiile de constructie si de echipare cuprinse in Anexa din RID si atunci cand detinatorul nu da curs la solicitarea autoritatii competente de a remedia defectele intr-un termen prevazut;

b) sarcinile si conditiile, care rezulta dintr-o admitere restransa conform □ 5, nu sunt indeplinite sau respectate.

□ 8 Numai autoritatea care a acordat admiterea de tip de constructie sau admiterea in exploatare poate face retragerea acestora.

□ 9 Admiterea in exploatare se suspenda:

a) atunci cand nu sunt efectuate supravegherea tehnica, reviziile, intretinerea si reparatiile vehiculelor feroviare prescrise in Anexele la Regulile uniforme APTU, in conditiile specifice unei admiteri tehnice, prin aplicarea Articolului 7 □ 2 sau □ 3 sau in prescriptiile de constructie si de echipare cuprinse in Anexa la RID;

b) atunci cand, in caz de avarie grava a unui vehicul feroviar, dispozitia autoritatii competente de a prezenta vehiculul nu este respectata;

c) in caz de nerespectare a prezentelor Reguli uniforme si a prescriptiilor din Anexele la Regulile uniforme APTU;

d) atunci cand autoritatea competenta decide astfel.

□ 10 Admiterea in exploatare devine caduca in caz de scoatere din functiune a vehiculului feroviar. Scoaterea din functiune trebuie sa fie comunicata autoritatii competente care a acordat admiterea in exploatare.

□ 11 In lipsa unor prevederi in prezentele Reguli uniforme, procedura de admitere tehnica este reglementata de catre legislatia nationala a statului parte in care este facuta solicitarea de admitere tehnica.

#### ART. 11

##### Certificate

□ 1 Admiterea tipului de constructie si admiterea in exploatare sunt constatate prin documente separate, denumite: "Certificat de admitere de tip de constructie" si "Certificat de admitere in exploatare".

□ 2 Certificatul de admitere de tip de constructie trebuie sa precizeze:

a) producatorul de tip de constructie al unui vehicul feroviar; b) toate caracteristicile tehnice necesare pentru identificarea tipului de constructie al unui vehicul feroviar;

c) daca este cazul, conditiile specifice de circulatie pentru tipul de constructie al unui vehicul feroviar si vehiculele feroviare care corespund acestui tip de constructie.

□ 3 Certificatul de admitere in exploatare trebuie sa precizeze:

a) detinatorul vehiculului feroviar;

b) toate caracteristicile tehnice necesare pentru identificarea vehiculului feroviar, ceea ce se poate face, de asemenea, printr-o referire la certificatul de admitere de tip de constructie;

c) daca este cazul, conditiile specifice de circulatie ale vehiculului feroviar;

d) daca este cazul, durata de valabilitate;

e) reviziile vehiculului feroviar prescrise in Anexele la Regulile uniforme APTU, in conditiile specifice ale unei admiteri, prin aplicarea Articolului 7 □ 2 sau □ 3 sau in prescriptiile de constructie si de echipare cuprinse in Anexa la RID, precum si alte examinari tehnice referitoare la elemente de constructie si la dotarile aferente vehiculului.

□ 4 Certificatele trebuie sa fie imprimate in cel putin doua limbi, din care cel putin una trebuie sa fie aleasa dintre limbile de lucru ale Organizatiei.

#### ART. 12

##### Modele uniforme

□ 1 Organizatia prescrie modele uniforme de "Certificate de admitere de tip de constructie" si de "Certificate de admitere in exploatare". Ele sunt elaborate si adoptate de catre Comisia de experti tehnici.

□ 2 Articolul 35 □□ 1 si 3 pana la 5 din Conventie se aplica prin analogie.

#### ART. 13

##### Banca de date

□ 1 O banca de date cu privire la vehiculele feroviare admise in circulatie in trafic international este constituita si actualizata sub raspunderea Organizatiei.

□ 2 Autoritatile competente sau, daca e cazul, organismele autorizate de catre acestea sa admita un vehicul feroviar in exploatare, transmit la Organizatie, fara intarziere, datele necesare, conform prezentelor Reguli uniforme referitoare la vehiculele admise sa circule in trafic international. Comisia de experti tehnici stabileste care sunt datele necesare. Numai aceste date sunt inregistrate in banca de date. In toate cazurile, scoaterea din exploatare, imobilizarile oficiale, retragerea admiterii in exploatare si modificarile unui vehicul prin derogare de la tipul de constructie admis, sunt comunicate la Organizatie.

□ 3 Datele inregistrate in banca de date nu sunt considerate decat ca dovezi contestabile ale admiterii tehnice ale unui vehicul feroviar.

□ 4 Datele inregistrate pot fi consultate de catre:

- a) statele parti;
- b) operatorii de transport feroviar participanti la traficul international, avand sediul intr-un stat parte;
- c) gestionarii de infrastructura, avand sediul lor intr-un stat parte, pe infrastructura carora se efectueaza un trafic international;
- d) constructorii de vehicule feroviare, in ceea ce priveste vehiculele lor;
- e) detinatorii de vehicule feroviare, in ceea ce priveste vehiculele lor.

□ 5 Datele la care au acces cei indreptatiti prevazuti la □ 4, ca si conditiile acestui acces, sunt specificate intr-o Anexa la prezentele Reguli uniforme. Aceasta Anexa face parte integranta din aceste Reguli uniforme. Textul acestei Anexe primeste forma pe care Comisia de experti tehnici o decide, conform procedurii prevazute in Articolele 16, 17 si 33 □ 4 din Conventie.

#### ART. 14

##### Inscriptii si insemne

□ 1 Vehiculele feroviare admise in exploatare trebuie sa poarte:

- a) un insemn, care stabileste clar ca au fost admise in circulatie in trafic international, conform prezentelor Reguli uniforme, si
- b) alte inscriptii si insemne prescrise in Anexele Regulilor uniforme APTU.

□ 2 Comisia de experti tehnici stabileste insemnul prevazut la □ 1, litera a) ca si termenii de tranzitie in timpul carora vehiculele feroviare, admise sa circule in trafic international, pot purta inscriptii si insemne prin derogare de la cele prevazute la □ 1.

□ 3 Articolul 35 □ 1 si 3 pana la 5 din Conventie se aplica prin analogie.

#### ART. 15

##### Mentenananta

Vehiculele feroviare si celelalte materiale feroviare trebuie sa fie in buna stare de intretinere astfel incat starea lor sa nu compromita in nici un fel siguranta de exploatare si sa nu afecteze mediul si sanatatea publica in timpul circulatiei sau utilizarii lor in trafic international. In acest scop, vehiculele feroviare trebuie sa fie supuse reviziilor si operatiilor de mentenananta prescrise in Anexele la Regulile uniforme APTU, in conditiile specifice ale unei admiteri prin aplicarea Articolului 7 □ 2 sau □ 3 sau in prescriptiile de constructie si de echipare cuprinse in Anexa la RID.

## ART. 16

### Accidente si avarii grave

□ 1 In caz de accidente sau avarii grave ale vehiculelor feroviare, gestionarii de infrastructura, eventual in comun cu detinatorii de mijloace si cu operatorii de transport feroviar interesati, sunt obligati:

a) sa ia, fara intarziere, toate masurile necesare pentru asigurarea sigurantei traficului feroviar, integritatea mediului inconjurator si sanatatii publice si

b) sa stabileasca cauzele accidentului sau avariei grave.

□ 2 Se considera avariat grav, un vehicul care nu mai poate fi reparat printr-o operatie de mica importanta care sa-i permita introducerea sa intr-un tren si sa circule pe propriile sale roti, fara pericol pentru exploatare.

□ 3 Accidentele si avariile grave sunt comunicate, fara intarziere, autoritatii care a admis vehiculul in circulatie. Aceasta autoritate poate solicita o prezentare a vehiculului avariat, eventual deja reparat, pentru examinarea valabilitatii admitterii in exploatare acordate. Daca e cazul, procedura privind acordarea admitterii in exploatare poate fi reinnoita.

□ 4 Autoritatile competente din statele parti informeaza Organizatia despre cauzele accidentelor si avariilor grave in trafic international. Comisia de experti tehnici, pe baza solicitarii unui stat parte, poate examina cauzele accidentelor grave in trafic international, in vederea unor eventuale modificari sau completari ale prescriptiilor de constructie si de exploatare pentru vehicule si alte materiale feroviare, cuprinse in Anexele la Regulile uniforme APTU.

## ART. 17

### Imobilizare si refuz de vehicule

Autoritatea competenta vizata de Articolul 5, un alt operator de transport feroviar sau un gestionar de infrastructura nu pot sa refuze sau sa imobilizeze vehicule feroviare atunci cand sunt respectate prezentele Reguli uniforme, prescriptiile din Anexele la Regulile uniforme APTU, conditiile specifice ale unei admitteri prin aplicarea Articolului 7 □ 2 sau □ 3, precum si prescriptiile de constructie si de echipare cuprinse in Anexa la RID.

## ART. 18

### Nerespectarea prescriptiilor

□ 1 Sub rezerva □ 2 si a Articolului 10 □ 9, litera c), consecintele juridice care rezulta din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme si prescriptiilor din Anexele la Regulile uniforme APTU sunt reglementate de catre legislatia nationala a statului parte in care autoritatea competenta a acordat admiterea in exploatare, cuprinzand reglementarile referitoare la conflicte de lege.

□ 2 Consecintele de drept civil sau penal, rezultand din nerespectarea prezentelor Reguli uniforme si a prescriptiilor din Anexele la Regulile uniforme APTU, sunt reglementate, in ceea ce priveste infrastructura, de catre legislatia nationala a statului parte in care gestionarul de infrastructura isi are sediul, cuprinzand reglementarile referitoare la conflicte de legi.

## ART. 19

### Divergente

Doua sau mai multe state parti, intre care apare o divergenta referitoare la admiterea tehnica a vehiculelor feroviare si a altor materiale feroviare destinate a fi utilizate in trafic

international, pot sa apeleze la Comisia de experti tehnici, daca nu au reusit sa soluzioneze aceasta divergenta pe calea negocierii directe. Asemenea divergente pot de asemenea fi supuse, in conformitate cu procedura prevazuta in Titlul V al Conventiei, unui tribunal de arbitraj.

-----