

# CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE A VAGOANELOR CUU

Ediția din 01 iulie 2006  
CUPRINS

## **PREAMBUL**

### **CAPITOLUL I : OBIECT, SFERA DE APLICARE, DENUNȚARE, ACTUALIZAREA CONTRACTULUI, EXCLUDEREA DIN CONTRACT**

Articolul 1 : Obiect  
Articolul 2 : Sfera de aplicare  
Articolul 3 : Denunțare  
Articolul 4 : Actualizarea contractului  
Articolul 5 : Excluderea din contract  
Articolul 6 : rezervat

### **CAPITOLUL II : OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE DEȚINĂTORULUI**

Articolul 7 : Acceptarea tehnică și întreținerea vagoanelor  
Articolul 8 : Inscricții care figurează pe vagon. Identificarea vagonului  
Articolul 9 : Dreptul de a dispune a deținătorului

### **CAPITOLUL III : OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE ÎNTREPRINDERILOR FERROVIARE**

Articolul 10 : Acceptarea vagoanelor  
Articolul 11 : Refuzul vagoanelor  
Articolul 12 : Tratarea vagoanelor  
Articolul 13 : Termene de îndrumare a vagoanelor și responsabilitate .  
Articolul 14 : Dispoziții privind vagoanele goale  
Articolul 15 : Informații furnizate deținătorului  
Articolul 16 : Predarea unui vagon către terți .  
Articolul 17 : Acceptarea vagoanelor aparținând unui terț deținător

### **CAPITOLUL IV : CONSTATAREA ȘI TRATAREA AVARIILOR LA VAGOANE ATUNCI CÂND ACESTE SE AFLĂ ÎN RĂSPUNDEREA UNEI ÎNTREPRINDERI FERROVIARE**

Articolul 18 : Constatarea avariilor  
Articolul 19 : Tratarea avariilor  
Articolul 20 : Tratarea vagoanelor și a accesoriilor mobile pierdute  
Articolul 21 : Tratarea boghiurilor

### **CAPITOLUL V : RESPONSABILITATEA ÎN CAZ DE PIERDERE SAU AVARIERE A UNUI VAGON**

Articolul 22 : Responsabilitatea întreprinderii feroviare utilizatoare  
Articolul 23 : Valoarea despăgubirii  
Articolul 24 : Responsabilitatea utilizatorilor anteriori

Articolul 25 : Obligația de diminuare a pagubei  
Articolul 26 : Soluționarea pagubelor

## **CAPITOLUL VI : RESPONSABILITATEA PENTRU PAGUBELE CAUZATE DE UN VAGON**

Articolul 27 : Principiul de responsabilitate

## **CAPITOLUL VII : RESPONSABILITATEA PENTRU AGENTI ȘI ALTE PERSOANE**

Articolul 28 : Principiul de responsabilitate

## **CAPITOLUL VIII : DISPOZIȚII DIVERSE**

Articolul 29 : Directive de încărcare  
Articolul 30 : Deconturi și plăți  
Articolul 31 : Obligația la daune – interese  
Articolul 32 : Jurisdicții competente  
Articolul 33 : Termen de prescripție  
Articolul 34 : Limbi de redactare  
Articolul 35 : Intrarea în vigoare

## **ANEXE**

Anexa 1 : Lista deținătorilor și a întreprinderilor feroviare membre  
Anexa 2 : Definiții  
Anexa 3 : Scrisoare de vagon  
Anexa 4 : Proces verbal de constatare a avariei la un vagon  
Anexa 5 : Metoda de calcul a valorii reziduale a unui vagon  
Anexa 6 : Despăgubiri în caz de privarea dreptului de utilizare  
Anexa 7 : Piese de schimb  
Anexa 8 : Regulamentul interior referitor la aplicarea și actualizarea CUU  
Anexa 9 : Condiții pentru inspecția tehnică la transferul vagoanelor  
Anexa 10 : Menținută curentă și mentenanță preventivă  
Anexa 11 : Semne și inscripții pe vagoane  
Anexa 12 : Catalog de avarii ale vagoanelor

## PREAMBUL

Utilizarea vagoanelor de către întreprinderile feroviare (IF)\* ca mijloc de transport necesită punerea în aplicare a dispozițiilor contractuale care definesc drepturile și obligațiile fiecăreia.

În scopul creșterii eficacității și competitivității transportului feroviar de marfă, deținătorii de vagoane\* și întreprinderile feroviare a căror listă este cuprinsă în Anexa 1 convin să aplice dispozițiile prezentului CONTRACT UNIFORM DE UTILIZARE (CUU).

---

\* În textul prezent, semnul \* face trimitere la Anexa 2 "Definiții".

<b>CAPITOLUL I :</b> <b>OBIECT, SFERĂ DE APLICARE, DENUNȚARE, ACTUALIZAREA CONTRACTULUI,</b> <b>EXCLUDEREA DIN CONTRACT</b>
---

**Articolul 1 : Obiect**

**1.1** Presentul contract, inclusiv anexele, stipulează condițiile de predare a vagoanelor pentru utilizare ca mijloc de transport de către întreprinderile feroviare în trafic feroviar național și internațional în sfera de aplicare a COTIF în vigoare.

Condițiile comerciale de utilizare a vagoanelor nu intră în dispozițiile prezentului contract.

**1.2** Dispozițiile prezentului contract se aplică deținătorilor de vagoane și întreprinderilor feroviare în calitate de utilizatori de vagoane.

**1.3** Utilizarea înglobează parcursul încărcat și parcursul gol, precum și cazurile în care vagonul se află în răspunderea unei întreprinderi feroviare membre.

**1.4** Utilizarea și răspunderea încep cu acceptarea vagonului de către întreprinderea feroviară și se termină cu predarea vagonului către deținător sau altuia în drept, de exemplu unei alte întreprinderi feroviare membre, destinatarului contractual al mărfii transportate sau unui terț abilitat să primească vagonul.

**Articolul 2 : Sfera de aplicare**

**2.1** Presentul contract primează în trafic internațional asupra Regulilor uniforme CUV (Apendicele D la COTIF 1999) și în trafic național asupra prescripțiilor naționale aplicabile după caz, în măsura în care acest lucru este admis.

**2.2** Admiterea ca membru va fi efectuată începând cu prima zi a trimestrului următor, atunci când cererea de adeziune este primită de Biroul CUU cel puțin cu o lună înainte.

**2.3** Dispozițiile prezentului contract multilateral se aplică între membri atâta timp cât ei nu au stabilit anterior alte prevederi.

**2.4** Lista membrilor este stabilită și actualizată trimestrial la 1 ianuarie, 1 aprilie, 1 iulie și 1 octombrie ale fiecărui an de către Biroul CUU .

**Articolul 3 : Denunțare**

Fiecare membru poate denunța prezentul contract la sfârșitul fiecărui an civil prin intermediul unui preaviz de cel puțin șase luni printr-o declarație scrisă adresată Biroului CUU. Denunțarea, precum și data la care aceasta intră în vigoare sunt comunicate membrilor din listă conform articolului 2.4, listă publicată trimestrial de către Biroul CUU.

**Articolul 4 : Actualizarea contractului**

Pentru actualizarea contractului, părțile la CUU utilizează Regulamentul intern (Anexa 8). Biroul CUU primește misiunea de redactare și de coordonare a actualizării CUU.

#### **Articolul 5 : Excluderea din contract**

Un contractant care rămâne restant timp de peste șase luni cu plata unei sume mai mare de 100 de EURO datorată în baza Secțiunii I, art 12 din Anexa 8, după ce i s-a adresat o nouă somație de plată, va fi după două luni de la data de expediere a somației , exclus din contract, excluderea sa fiind publicată în lista trimestrială prevăzută la art. 2.4. El va fi astfel considerat ca un terț în sensul articolelor 16 și 17.

**Articolul 6 :** rezervat

<b>CAPITOLUL II : OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE DEȚINĂTORULUI</b>
---

**Articolul 7 : Acceptarea tehnică și întreținerea vagoanelor**

- 7.1** Deținătorul trebuie să se asigure ca vagoanele sale să fie acceptate tehnic\* conform reglementărilor europene în vigoare și să rămână astfel pe toată durata lor de utilizare.
- 7.2** Deținătorul trebuie să aducă dovada întreprinderilor feroviare utilizatoare care solicită acest lucru, că întreținerea vagoanelor sale respectă reglementările în vigoare.
- 7.3** Deținătorul trebuie să permită întreprinderilor feroviare să efectueze toate operațiile de control necesare asupra vagoanelor sale, în special pe acelea prevăzute în Anexa 9.

**Articolul 8 : Inscricții care figurează pe vagon . Identificarea vagonului.**

Fără a încălca reglementările în vigoare, vagoanele vor purta următoarele inscripții :

- indicarea deținătorului
- inscripții și semne pe vagoane conform Anexei 11
- dacă este cazul, stația sau zona de domiciliu\*.

**Articolul 9 : Dreptul de a dispune a deținătorului**

- 9.1** Deținătorul are control asupra vagoanelor sale.
- 9.2** Cu excepția imperativelor de siguranță, deținătorul este singurul autorizat să dea instrucțiuni întreprinderilor feroviare privind utilizarea vagoanelor sale.
- 9.3** Deținătorul dă în timp util întreprinderilor feroviare instrucțiunile necesare pentru îndrumarea vagoanelor goale.
- 9.4** Trebuie satisfăcută cererea unui deținător prin care se interzice predarea vagoanelor sale unor anumite întreprinderi feroviare membre sau terțe.

## **CAPITOLUL III : OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE ÎNTREPRINDERILOR FERROVIARE**

### **Articolul 10 : Acceptarea vagoanelor**

Cu condiția ca deținătorul să respecte obligațiile luate în sarcina sa în capitolul II, întreprinderile feroviare membre acceptă vagoanele în cadrul ofertei lor comerciale\*.

### **Articolul 11 : Refuzul vagoanelor**

O întreprindere feroviară poate refuza vagoanele atunci când:

- acceptarea lor este interzisă de către Autoritățile Publice ;
- temporar este imposibil să le primească din motiv propriu de exploatare a întreprinderii feroviare respective ;
- circumstanțe excepționale, independente de întreprinderea feroviară (în special în caz de forță majoră), se opun temporar acceptării lor ;
- starea vagonului nu respectă prevederile tehnice de întreținere, și nici directivele de încărcare în vigoare.

O întreprindere feroviară nu poate refuza propriile sale vagoane atunci când acestea sunt goale și apte pentru trafic.

### **Articolul 12 : Tratarea vagoanelor**

Fiecare întreprindere feroviară tratează vagoanele cu grijă și atenție și efectuează operațiile de control prevăzute conform Anexei 9. Ea realizează în același mod în special orice control referitor la siguranța tuturor vagoanelor indiferent care ar fi deținătorul acestora. Cheltuielile legate de aceste controale curente nu sunt facturate ca atare deținătorului.

### **Articolul 13 : Termene de îndrumare a vagoanelor și responsabilitate**

**13.1** Termenele de îndrumare a vagoanelor încărcate depind de termenul de livrare a mărfii transportate. Termenele de îndrumare a vagoanelor goale fac obiectul unui acord. În absența unui astfel de acord se aplică termenele prevăzute de articolul 16 CIM pentru vagoane complete.

**13.2** Întreprinderea utilizatoare nu este responsabilă în caz de depășire a termenului de îndrumare atunci când depășirea a fost cauzată de:

- o greșeală a deținătorului ,
- un ordin al acestuia care nu este rezultatul unei greșeli a întreprinderii feroviare utilizatoare,
- un viciu propriu al vagonului sau al încărcăturii,
- circumstanțe pe care întreprinderea feroviară nu era în măsură să le evite și în care aceasta nu putea evita consecințele,
- un refuz justificat al vagonului sau al expediției, evidențiat de art. 11.

**13.3** În cazul depășirii termenelor convenite, imputabilă unei întreprinderi feroviare, deținătorul poate reclama o despăgubire pentru privarea dreptului de utilizare a vagoanelor. În lipsa unei convenții contrare, valoarea despăgubirii pentru privarea dreptului de utilizare decurge din Anexa 6. Această despăgubire cumulată cu despăgubirea în caz de avarie conform art. 23.2 nu poate depăși suma plătită în caz de pierdere a vagonului. Aceasta este inclusă în despăgubirea în caz de pierdere acordată conform articolelor 20.3 sau 23.1.

#### **Articolul 14 : Dispoziții privind vagoanele goale**

- 14.1** Întreprinderea feroviară execută, în cadrul ofertei sale comerciale, instrucțiunile date de către deținător pentru îndrumarea vagoanelor goale.
- 14.2** Îndrumarea vagoanelor goale se face pe baza unei scrisori de vagon \* (vezi Anexa 3) .  
Modalitățile privind utilizarea scrisorii de vagon sunt conținute în Ghidul Scrisorii de Trăsură CUV (GLW - CUV), editat de către Comitetul Internațional al Transporturilor feroviare (CIT).
- 14.3** În lipsa instrucțiunilor date de către deținător cel mai târziu la predare, de către întreprinderea feroviară, a vagonului descărcat, aceasta este obligată de a reexpedia vagonul la stația sau zona de domiciliu sau la o altă stație convenită în prealabil.

#### **Articolul 15 : Informații furnizate deținătorului**

- 15.1** Întreprinderea feroviară utilizatoare furnizează deținătorului informațiile necesare pentru exploatarea și întreținerea vagoanelor.
- 15.2** Întreprinderile feroviare furnizează deținătorilor ale căror vagoane le utilizează, în cadrul sistemelor lor de exploatare și de colectare, informații privind parcursul efectiv realizat de vagoane.

#### **Articolul 16 : Predarea unui vagon către terți**

Întreprinderea feroviară care încredințează un vagon către un terț fără să fi fost autorizată de către deținător pentru aceasta este responsabilă față de deținător și răspunde pentru pagubele care rezultă din acest lucru. Responsabilitatea terței părți rămâne neschimbată.

#### **Articolul 17 : Acceptarea vagoanelor aparținând unui terț deținător**

Prezentul contract se aplică și vagoanelor aparținând deținătorilor ce nu sunt membri CUU și acceptați de către o întreprindere feroviară membră.

În acest caz, întreprinderea feroviară care a acceptat vagonul este considerată ca deținător al acestuia față de celelalte părți la contract.

**CAPITOLUL IV :**  
**CONSTATAREA ȘI TRATAREA AVARIILOR LA VAGOANE ATUNCI CÂND ACESTEA SE**  
**AFLĂ ÎN RĂSPUNDEREA UNEI ÎNTREPRINDERI FERROVIARE**

**Articolul 18 : Constatarea avariilor**

- 18.1** Atunci când avarierea unui vagon sau pierderea sau avarierea pieselor mobile înscrise pe vagon sunt descoperite sau presupuse de către o întreprindere feroviară sau când deținătorul le pretinde existența, întreprinderea feroviară trebuie să întocmească fără întârziere și, dacă este posibil, în prezența deținătorului un proces verbal de constatare a avariei vagonului (Anexa 4) în care să constată natura pagubei sau pierderii și, atât cât este posibil, cauza și momentul când s-a produs.
- 18.2** Atunci când avarierea sau pierderea accesoriilor nu împiedică exploatarea vagonului, se poate renunța la a invita deținătorul să asiste la constatări.
- 18.3** O copie a procesului verbal de constatare a avariei este predată fără întârziere deținătorului.
- 18.4** Dacă deținătorul nu acceptă conținutul procesului verbal de constatare a avariei, el poate solicita ca natura, cauza și mărimea pagubei să fie constatate de către un expert desemnat de părțile la contract sau pe cale judiciară. Procedura este supusă legislației Statului în care are loc constatarea.
- 18.5** Atunci când un vagon suferă o avarie sau o pierdere a unei piese care împiedică circulația sa sau utilizarea sa, întreprinderea feroviară informează imediat deținătorul furnizându-i cel puțin următoarele informații :
- numărul vagonului
  - starea vagonului (încărcat sau gol)
  - data și locul retragerii din circulație
  - motivul retragerii din circulație
  - coordonatele serviciului care trebuie contactat
  - durata prevăzută a indisponibilității vagonului (până la 6 zile lucrătoare; peste 6 zile lucrătoare).

**Articolul 19 : Tratarea avariilor**

- 19.1** Întreprinderea feroviară asigură repunerea în stare de circulație a vagonului, conform dispozițiilor din Anexa 10. Dacă costul reparațiilor depășește suma de 750 EURO, trebuie solicitat în prealabil acordul deținătorului, cu excepția înlocuirii saboților de frână. Dacă deținătorul nu reacționează în 2 zile lucrătoare (exclus duminica), se vor efectua lucrările de reparație.
- 19.2** Dacă costul reparațiilor vagonului avariat depășește despăgubirea calculată conform Anexei 5, vagonul este considerat nereparabil din punct de vedere economic.
- 19.3** Atunci când pagubele nu afectează capacitatea de a circula a vagonului, însă fac dificilă utilizarea sa, întreprinderea feroviară poate efectua fără acordul deținătorului lucrări de repunere în stare de utilizare până la o valoare de 750 EURO. Întreprinderea feroviară poate, în colaborare cu deținătorul, să fie autorizată să efectueze lucrări suplimentare.
- 19.4** La încheierea lucrărilor de repunere în stare de utilizare, și în lipsa instrucțiunilor specifice date de către deținător, întreprinderea feroviară va îndruma vagonul spre o stație destinată prevăzută inițial.

**19.5** În toate cazurile în care întreprinderea feroviară efectuează sau dispune efectuarea de lucrări de reparație aplicând dispozițiile din Anexa 10, aceasta va face acest lucru cu toată precauția necesară recurgând la ateliere autorizate și utilizând materiale omologate. Întreprinderea feroviară prezintă deținătorului o informare asupra detaliilor lucrărilor efectuate.

**19.6** Gestiunea pieselor de schimb este prevăzută în Anexa 7.

**19.7** Suportarea cheltuielilor de reparații este determinată în Capitolul V.

#### **Articolul 20 : Tratarea vagoanelor și a accesoriilor mobile pierdute**

**20.1** Un vagon este considerat ca fiind pierdut dacă acesta nu este pus la dispoziția deținătorului în cele 3 luni care urmează din ziua sosirii cererii de căutare la întreprinderea feroviară căreia i-a fost pus la dispoziție, sau dacă nu a primit nici o indicație referitoare asupra locului unde se află vagonul. Acest termen este majorat cu durata de imobilizare a vagonului pentru orice cauză neimputabilă întreprinderii feroviare sau pentru avarie.

**20.2** Un accesoriu mobil înscris pe vagon este considerat pierdut dacă nu este restituit odată cu acesta.

**20.3** Dacă o întreprindere feroviară este responsabilă, aceasta plătește deținătorului :

- pentru un vagon pierdut o despăgubire calculată conform Anexei 5
- pentru accesoriile pierdute, o despăgubire a cărei valoare corespunde valorii accesoriilor.

**20.4** Deținătorul, la primirea despăgubirii, poate solicita în scris să fie avizat fără întârziere atunci când vagonul (sau accesoriul mobil) este găsit. În acest caz, deținătorul poate, într-un termen de 6 luni de la primirea avizării, să solicite ca vagonul (sau accesoriul mobil) să-i fie înapoiat contra restituirii despăgubirii primite. Perioada cuprinsă între plata despăgubirii pentru pierderea vagonului și restituirea acesteia de către deținător nu ocazionaază nici o despăgubire pentru privarea dreptului de utilizare.

#### **Articolul 21 : Tratarea boghiurilor**

Dispozițiile prezentului capitol se aplică în același mod pentru tratarea boghiurilor.

<b>CAPITOLUL V : RESPONSABILITATEA ÎN CAZ DE PIERDERE SAU AVARIERE A UNUI VAGON</b>
---

## **Articolul 22 : Responsabilitatea întreprinderii feroviare utilizatoare**

**22.1** Întreprinderea feroviară în răspunderea căreia se găsește un vagon este responsabilă față de deținător pentru paguba cauzată prin pierderea sau avarierea vagonului sau a accesoriilor sale în măsura în care nu aduce dovada că această pagubă nu a fost provocată din vina sa.

**22.2** Nu este vina întreprinderii feroviare dacă aceasta aduce dovada, mai ales în următoarele cazuri :

- circumstanțe pe care întreprinderea feroviară nu era în măsură să le evite și ale căror consecințe nu le putea evita;
- vina unui terț;
- întreținerea insuficientă de către deținător atunci când întreprinderea feroviară dovedește că aceasta a utilizat vagonul și l-a controlat fără a comite erori ;
- vina deținătorului.

În caz de responsabilitate partajată a întreprinderii feroviare, paguba este suportată de către responsabili în funcție de partea lor de responsabilitate.

Deținătorul nu se poate prevala de prezența unui viciu ascuns al vagonului său pentru a dovedi că nu este el însuși cauza avariei.

**22.3** Întreprinderea feroviară nu este responsabilă:

- de pierderea și deteriorarea accesoriilor mobile care nu sunt înscrise pe părțile laterale ale vagonului;
- de pierderea și deteriorarea accesoriilor ( racorduri de umplere, scule, etc.) în măsura în care nu îi este dovedită nici o vină.

**22.4** Pentru a ușura tratarea avariilor și pentru a ține cont de uzura normală a vagonului, de calitatea întreținerii sale și de utilizarea sa de către terți, catalogul avariilor care figurează în Anexa 12 este aplicat după cum urmează :

- avariile atribuite deținătorului sunt suportate de acesta; totuși deținătorul are dreptul în cazul avariilor a căror valoare depășește suma de 750 EURO să facă recurs împotriva unei IF dacă el poate dovedi că această IF a comis o greșeală referitoare la avaria în cauză.
- avariile atribuite întreprinderii feroviare a căror sumă nu depășește 750 EURO sunt suportate de întreprinderea feroviară utilizatoare,
- avariile atribuite întreprinderii feroviare a căror sumă depășește 750 EURO sunt tratate conform art. 22.1

## **Articolul 23 Valoarea despăgubirii**

**23.1** În cazul pierderii vagonului sau a accesoriilor sale, valoarea despăgubirii este calculată conform Anexei 5.

**23.2** În cazul avariei vagonului sau accesoriilor sale, despăgubirea este limitată la cheltuielile de repunere în stare de funcționare. Despăgubirea pentru privarea dreptului de utilizare se acordă conform art. 13.3. În cazul solicitării de piese de schimb adresate deținătorului pentru lucrările de punere în stare de funcționare, privarea dreptului de utilizare este întreruptă între data solicitării și data primirii pieselor. Despăgubirea nu poate depăși valoarea care ar fi plătită în caz de pierdere.

#### **Articolul 24 : Responsabilitatea utilizatorilor anteriori**

**24.1** Atunci când întreprinderea feroviară în răspunderea căreia se află un vagon este eliberată de responsabilitate, toți utilizatorii anteriori din lanțul de utilizare în curs (parcurs încărcat sau gol) răspund față de deținător pentru pagubele la vagoane ca și de pierderea sau de pagubele accesoriilor conform art. 22, dacă întreprinderile feroviare care au succedat-o în lanțul utilizării au putut să se exonereze în baza articolului 22 .

**24.2** În afara lanțului de utilizare în curs, un utilizator anterior nu răspunde față de deținător decât atunci când deținătorul dovedește că acesta a produs avaria și dacă acesta nu se poate disculpa conform art. 22.

#### **Articolul 25 : Obligația de diminuare a pagubei**

Pentru a soluționa pagubele produse vagoanelor, părțile la contract vor respecta principiile generale legate de obligația de diminuare a pagubei.

#### **Articolul 26 : Soluționarea pagubelor**

Întreprinderea feroviară utilizatoare sau atelierul de reparații în calitate de auxiliar al său de execuție facturează deținătorului cheltuielile de punere în stare de funcționare a vagonului, cu excepția cheltuielilor pentru care întreprinderea feroviară utilizatoare este responsabilă în virtutea art. 22. Atunci când utilizatorul anterior este responsabil de avarie, deținătorul îi adresează acestuia o factură corespunzătoare cheltuielilor de repunere în stare de funcționare care i-au fost facturate de către întreprinderea feroviară utilizatoare sau de către atelierul de reparații. Deținătorul poate solicita o despăgubire pentru privarea dreptului de utilizare conform art. 13.

## **CAPITOLUL VI : RESPONSABILITATEA PENTRU PAGUBELE CAUZATE DE UN VAGON**

### **Articolul 27 : Principiul de responsabilitate**

- 27.1** Deținătorul sau un utilizator anterior supus prezentului contract răspunde de pagubele cauzate de vagon atunci când vina îi este imputabilă. Responsabilul garantează întreprinderii feroviare utilizatoare contra oricărei acțiuni a unui terț dacă nici o vină nu îi este imputabilă întreprinderii feroviare utilizatoare.
- 27.2** În cazul responsabilității partajate întreprinderii feroviare utilizatoare, despăgubirea este suportată de fiecare în funcție de partea sa de responsabilitate.
- 27.3** Atunci când un terț este responsabil sau co-responsabil pentru pagubă, părțile la contract cad de acord să cerceteze cu prioritate responsabilitatea acestui terț pentru stabilirea pagubei.
- 27.4** Pentru a simplifica și pentru a accelera procedura în cazul pagubelor de importanță mai mică, întreprinderea feroviară utilizatoare poate, în condițiile sale generale de vânzare, să indice suma<sup>1</sup> până la valoarea maximă la care ea renunță să își ceară drepturile de la deținător sau de la utilizatorul precedent, chiar dacă aceștia din urmă sunt responsabili pentru pagubă. Aceasta nu se aplică în caz de dol sau din greșeală gravă din partea deținătorului sau a utilizatorului anterior.
- 27.5** O întreprindere feroviară poate propune acoperirea unui deținător în propria sa asigurare de responsabilitate civilă de exploatare.
- 27.6** În măsura în care responsabilitatea deținătorului nu este acoperită în cadrul art. 27.4 și 27.5, deținătorul trebuie să se justifice cu o asigurare de responsabilitate civilă în conformitate cu legislația națională.

---

<sup>1</sup>Se recomandă IF să fixeze această sumă la o valoare de cel mult 17 000 EUR.

<b>CAPITOLUL VII : RESPONSABILITATEA PENTRU AGENȚI ȘI ALTE PERSOANE</b>
---

**Articolul 28 : Principiu de responsabilitate**

Părțile la contract răspund de agenții lor și de alte persoane la serviciul cărora recurg pentru executarea contractului, atunci când acei agenți sau acele persoane acționează în exercițiul funcțiunii.

## **CAPITOLUL VIII : DISPOZIȚII DIVERSE**

### **Articolul 29 : Directive de încărcare**

Întreprinderile feroviare vor trebui să asigure că Directivele de încărcare ale UIC, în vigoare, sunt respectate de către expeditori.

### **Articolul 30 : Deconturi și plăți**

EURO (cod ISO : EUR) trebuie utilizat ca unitate monetară pentru toate deconturile și plățile.

### **Articolul 31 : Obligația la daune - interese**

Atunci când un membru încalcă din vina sa o obligație preluată în sarcina sa prin prezentul contract, acesta trebuie să repare paguba suferită de către membrul lezat.

### **Articolul 32 : Jurisdicții competente**

În lipsa unui acord contrar încheiat între părți, jurisdicția competentă este aceea unde se află sediul pârâtului.

### **Articolul 33 : Termen de prescripție**

**33.1** Termenul de prescripție pentru acțiunile fondate în baza capitolului III este de un an. Termenul de prescripție pentru acțiunile fondate în baza capitolelor V și VI este de trei ani.

**33.2** Prescrierea începe să curgă :

- a) pentru acțiunile fondate în baza capitolului III, din ziua în care termenele convenite sau termenele prevăzute de CIM expiră ;
- b) pentru acțiunile fondate în baza capitolului V, din ziua în care a fost constatată pierderea sau paguba suportată de vagon sau din ziua în care deținătorul putea considera vagonul sau accesoriile pierdute conform art. 20 ;
- c) pentru acțiunile fondate în baza capitolului VI, din ziua în care s-a produs paguba.

### **Articolul 34 : Limbi de redactare**

Prezentul contract este redactat în limbile franceză, germană și engleză, fiecare din cele trei versiuni având un caracter obligatoriu.

### **Articolul 35 : Intrarea în vigoare**

Prezentul contract intră în vigoare la data de 01.07.2006.

**ANEXA 1**  
**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**LISTA DEȚINĂTORILOR ȘI A ÎNTREPRINDERILOR FERROVIARE MEMBRE**

[http://www.gcuoffice.org/adherent\\_resultat.php](http://www.gcuoffice.org/adherent_resultat.php)

## **ANEXA 2**

### **La CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

<b>DEFINIȚII</b>
------------------

#### **ACCEPTARE TEHNICĂ**

Procedură efectuată de către autoritatea națională competentă pentru acceptarea în circulație a unui vehicul feroviar.

#### **AUTORITATEA NAȚIONALĂ COMPETENTĂ**

Autoritate națională care stabilește acceptarea tehnică în conformitate cu legile și prevederile în vigoare din fiecare stat.

#### **DEȚINĂTOR DE VAGOANE**

Desemnează entitatea care exploatează din punct de vedere economic și în mod durabil un wagon, ca mijloc de transport.

Deținătorul este acela a cărui denumire figurează pe wagon și / sau în Registrul de înmatriculare.

În prezentul Contract Uniform de Utilizare, mențiunea "deținător" semnifică atât deținătorul cât și eventualul său împuternicit.

#### **ÎNTRERINDERE FERROVIARĂ (IF)**

Orice întreprindere cu statut privat sau public și titulară a unei licențe în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, a cărei activitate principală este furnizarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea trebuind în mod obligatoriu să fie asigurată de această întreprindere; acest termen acoperă și întreprinderile care asigură numai tracțiunea.

#### **GESTIONARUL INFRASTRUCTURII**

Orice organism sau orice întreprindere având sarcina în special de a stabili și de a întreține infrastructura feroviară. Aceasta poate include de asemenea gestiunea sistemelor de control și de securitate a infrastructurii. Funcțiile de gestionar al infrastructurii pe toată sau pe o parte a unei rețele pot fi atribuite mai multor organisme sau întreprinderi.

#### **STAȚIE DE DOMICILIU; ZONĂ DE DOMICILIU**

Stație de domiciliu : stație desemnată, înscrisă pe wagon, la care este înapoiat un wagon gol în lipsa instrucțiunilor din partea deținătorului.

Zonă de domiciliu : zonă geografică care grupează un anumit număr de stații ale unei regiuni date, către una dintre ele fiind înapoiat un wagon gol în lipsa instrucțiunilor din partea deținătorului.

### **SCRISOARE DE VAGON**

Document de îndrumare și de dispunere care însoțește întregul parcurs gol al unui vagon (model în Anexa 3).

### **OFERTĂ COMERCIALĂ**

Denumeste prestațiile și condițiile comerciale oferite de către o întreprindere feroviară deținătorilor și altor întreprinderi feroviare. Fac parte din aceste prestații, în special, relațiile deservite, produsele sau mărfurile acceptate în trenuri, diferitele moduri de îndrumare și prețurile prestațiilor furnizate.

### **STI**

Specificații Tehnice de Interoperabilitate pentru sistemul feroviar transeuropean convențional.

### **UTILIZATORUL ANTERIOR**

Întreprinderea feroviară care nu este deținătoarea unui vagon pe care l-a utilizat, și pe care l-a predat unei alte întreprinderi feroviare spre utilizare.

### **VAGON ÎN STARE DE CIRCULAȚIE (termen de exploatare)**

Vagon care poate circula pe propriile sale roți în trenuri de marfă în regim normal, eventual la urma trenului, fără pericol pentru exploatare.

### **ANEXA 3**

**La CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**SCRISOARE DE VAGON**

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

### **ANEXA 4**

**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**PROCES VERBAL DE CONSTATARE A AVARIEI LA UN VAGON**

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau

consultanta Wagon Management

### **ANEXA 5**

**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**METODA DE CALCUL A VALORII REZIDUALE A UNUI VAGON**

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau

consultanta Wagon Management

### **ANEXA 6**

**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**DESPĂGUBIRI ÎN CAZ DE PRIVARE A DREPTULUI DE UTILIZARE**

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau

consultanta Wagon Management

### **ANEXA 7**

**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

**PIESE DE SCHIMB**

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau

consultanta Wagon Management

## **ANEXA 8**

### **LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

<b>REGULAMENTUL INTERIOR REFERITOR LA APLICAREA ȘI ACTUALIZAREA CUU</b>
---

#### **Preambul**

Capitolul I al acestei anexe cuprinde regulile de funcționare ale Biroului CUU.

Capitolul II descrie modalitățile după care asociațiile care participă la întocmirea CUU se organizează pentru a pune în aplicare și pentru a actualiza CUU.

#### **I. Biroul CUU**

**1.** Sarcinile care îi revin Biroului CUU conform articolelor 2 – 4 sunt încredințate unui mandatar numit "Biroul CUU". Acest mandatar poate fi o persoană fizică sau morală. Biroul CUU are sediul la Bruxelles.

Mandatarul trebuie să țină cont în mod egal de interesele deținătorilor de vagoane și de cele ale întreprinderilor feroviare (IF), și să facă dovada neutralității față de eventualele conflicte de interese ale deținătorilor și IF.

**2.** Domnul Pierre Reinhardt este numit ca prim mandatar până la 31.12.2008.

Dacă domnul Pierre Reinhardt, din anumit motiv nu poate prelua funcția la 01.07.2006, Comitetul Comun (vezi cap.II) are dreptul și obligația să numească în timp util, înainte de 01.07.2006, o altă persoană fizică sau morală ca prim mandatar și să-i permită acesteia să aibă sediul într-un alt loc decât la Bruxelles, dacă acest lucru este necesar pentru a asigura funcționarea Biroului CUU. Mandatul poate fi reînnoit.

Începând cu 1 ianuarie 2009, mandatarul va fi propus de Comitetul Comun (vezi cap II) pentru o perioadă de trei ani. Numirea sa este validată numai dacă mai mult de jumătate din numărul contractanților nu se opun acesteia în termen de trei luni. Numirea poate fi reînnoită.

Dacă Comitetul Comun nu a făcut în cel mult trei luni nici o propunere pentru numirea persoanei înainte de data numirii mandatarului, propunerile pot fi făcute direct de contractanți cu condiția ca fiecare din aceste propuneri să obțină sprijinul scris a cel puțin 50 de contractanți. O asemenea propunere este acceptată în măsura în care mai mult de jumătate din numărul contractanților nu i se opun într-un termen de trei luni. Dacă contractanții fac mai multe propuneri, este acceptată propunerea care are cel mai mic număr de voturi contra .

Mandatarul în funcție – sau în lipsă partea contractantă care deține cel mai mare număr de vagoane pe lista semnatarilor – transmite propunerea Comitetului Comun sau, în lipsă, propunerile contractanților tuturor părților contractante. El primește răspunsurile contractanților, numără voturile și transmite rezultatele tuturor contractanților. Procedura care se aplică este precizată la punctele 8 și 9.

**3.** Comitetul Comun, sau mai mult de jumătate din numărul contractanților, pot propune, pentru un motiv important, revocarea mandatarului. Revocarea se va face numai dacă mai mult de jumătate din numărul contractanților nu i se opun într-un termen de trei luni. Procedura care se aplică este descrisă la punctul 2 paragraful 4, știind că contractantul menționat în textul corespunzător se va substitui mandatarului demisionat în prealabil.

Un motiv "important" este atunci când mandatarul nu a respectat obligația sa de neutralitate.

4. Mandatarul utilizează personalul necesar pentru a îndeplini sarcinile Biroului CUU și procură echipamentele necesare. Personalul va trebui să cunoască cele trei limbi de redactare a contractului conform art. 34 CUU.

5. Biroul CUU traduce CUU (inclusiv anexele) și eventualele amendamente în cele trei limbi ale contractului.

Biroul CUU publică și difuzează CUU și eventualele modificări.

Biroul CUU publică lista contractanților și comunică modificarea adreselor la indicația acestora.

Lista contractanților se bazează pe declarațiile acestora și se întocmește după cum urmează :

- colegiul 1: **contractanți care au statut de IF** cu indicarea numărului de tone km transportate în cursul ultimului exercițiu publicat,
- colegiul 2: **contractanți care nu au statut de IF** cu indicarea numărului de vagoane pentru care ei sunt deținători și care sunt apte de a fi utilizate de alți contractanți. De asemenea, fac parte din acest colegiu deținătorii, întreprinderi juridic independente, care au ca acționar majoritar IF și al căror obiect principal de activitate este comercializarea vagoanelor către terți (ex: prin închiriere).
- colegiul 3: **contractanți care au statut de IF** cu indicarea numărului de vagoane pentru care ei sunt deținători și care sunt apte de a fi utilizate de alți contractanți. De asemenea, fac parte din acest colegiu deținătorii, care nu au statut de IF care au ca acționar majoritar IF și al căror obiect principal de activitate este de a pune vagoanele la dispoziția acestor IF.

6. Biroul CUU transmite tuturor contractanților propunerile de amendamente la CUU (propuneri de modificare) dacă sunt îndeplinite condițiile de la pct. 7.

7. Contractanții pot să adreseze Biroului CUU propuneri de amendament. Asociațiile interesate de evoluția CUU pot prin intermediul Comitetului Comun să emită recomandări referitoare la modificarea și completarea CUU, care pot fi reținute de contractanți în calitate de propuneri de amendament. Propunerile trebuie să fie depuse în una din cele trei limbi ale contractului.

Fiecare propunere de această natură necesită adeziunea a cel puțin douăzeci și cinci de contractanți și trebuie să fie însoțită de o justificare precizând articolul sau anexa corespunzătoare. Biroul CUU examinează validitatea față de condițiile cerute și respinge propunerile incomplete.

8. Biroul adresează, în cel mult patru săptămâni, pentru aprobare propunerea de amendament tuturor contractanților utilizând pentru aceasta cele trei moduri de comunicare notificate (prin poștă, fax, e-mail). Fiecare contractant precizează pentru Biroul CUU modurile de comunicare pe care le utilizează și interlocutorul desemnat pentru ca indicațiile sale să figureze în lista contractanților.

9. În următoarele trei luni de la data expedierii contractanții trebuie să răspundă în scris la propunerea de amendament. Dacă la expirarea acestui termen nu se primește răspuns, propunerea se consideră aprobată.

10. Propunerile sunt considerate acceptate dacă nici un contractant nu s-a opus în termenul prevăzut sau dacă ele primesc în fiecare din colegiile prevăzute la punctul 5, paragraf 4, asentimentul a cel puțin trei sferturi din numărul contractanților care reprezintă în același timp în colegiul corespunzător trei sferturi din tone km transportate sau vagoane înregistrate.

**11.** Amendamentele acceptate la CUU sunt introduse prin modificare și notificate tuturor părților contractante de Biroul CUU.

Amendamentele acceptate în unanimitate intră în vigoare la data indicată în propunere; dacă nu este menționată nici o dată ele intră în vigoare trei luni după notificare.

Amendamentele care nu au fost acceptate în unanimitate intră în vigoare la 1 ianuarie a fiecărui an, sau cel mai devreme la șapte luni după notificarea lor.

Amendamentele și completările vor intra în vigoare de asemenea, și pentru contractanții care nu le-au aprobat dacă contractanții nu s-au retras din contract conform articolului 3 CUU.

În caz de eșec al unei propuneri, Biroul CUU anunță rezultatul.

**12.** Cheltuielile de gestionare a Biroului CUU, determinate mai ales de activitățile de mandatar, incluzând cheltuielile de personal, costul echipamentelor și resurselor utilizate pentru tratarea dosarelor este suportat de către contractanți.

Biroul CUU stabilește cu suficient timp înainte bugetul anual prognozat și îl dă spre aprobare experților contabili. Biroul CUU este autorizat, după aprobarea bugetului prognozat, să ceară avansurile semestriale de la contractanți; totodată acesta este obligat, ca în termen de trei luni de la terminarea unui an calendaristic, să trimită decontul experților contabili, iar după ce aceștia îl confirmă să trimită o factură definitivă fiecărui contractant.

**50** de procente din costurile menționate la paragraful 1 se repartizează egal între părțile contractante: **50** de procente vor fi repartizate în mod variabil în funcție de numărul de vagoane înregistrate așa cum sunt stabilite la punctul 5.

**13.** Decontul anual al Biroului CUU este verificat de doi experți contabili. Rezultatul analizei este apoi adus la cunoștința tuturor contractanților. Domnul Xavier Ducluzeau și M. Marcus Gersinske sunt desemnați ca primii experți contabili până la 31.12.2008.

Începând cu 1 ianuarie 2009, experții contabili sunt propuși de Comitetul Comun pentru o perioadă de trei ani. Numirea lor este validată numai dacă mai mult de jumătate din numărul contractanților nu se opun acesteia în termen de trei luni, conform procedurii prevăzute la punctul 2, paragraf 4.

Dacă Comitetul Comun nu prezintă în timp util o propunere de numire a experților contabili, se va proceda conform punctului 2, paragraf 3.

## **II. Comitetul Comun**

**1.** UIC, UIP și ERFA s-au unit pentru a pune în aplicare, a promova și a perfecționa CUU. Ei constituie în acest scop un Comitet Comun alcătuit din reprezentanți ai celor trei Asociații. În Comitetul Comun UIP și UIC au fiecare câte cinci membri iar ERFA doi membri.

**2.** Președenția Comitetului va fi preluată prin rotație pentru trei ani de către un reprezentant al UIP sau al UIC/ERFA ales dintre membrii comitetului.

Comitetul Comun se reunește atunci când este nevoie, dar cel puțin o dată pe an.

**3.** Comitetul Comun ține legătura cu Biroul CUU. El ia deciziile în unanimitate.

Comitetul Comun

- propune mandatarul care se ocupă de sarciniile Biroului CUU și decide, dacă este necesar, revocarea sa imediată. Experții contabili sunt supuși aceluiași reguli,

- decide recomandările privind amendamentele aduse la CUU,
- examinează toate problemele de interes comun puse de CUU și atunci când este cazul convoacă grupele ad hoc.
- hotărăște asupra cererilor de adeziune ale altor asociații reprezentând IF sau deținătorii de vagoane și asupra schimbărilor referitoare la articolele 1 și 2. Contractanții sunt informați de aceste decizii prin Biroul CUU .

**4.** Asociațiile reprezentate în Comitetul Comun veghează ca membrii CUU să adreseze Comitetului Comun propunerile de amendamente mai întâi prin intermediul asociațiilor lor pentru ca Comitetul să poată examina propunerile completând și definitivând formularea, astfel încât să faciliteze obținerea unui cvorum suficient.

Asociațiile adresează de asemenea, Comitetului propunerile lor de amendamente la CUU.

Comitetul Comun hotărăște asupra cererilor și propunerilor care sunt transmise ca propuneri definitive Biroului CUU după decizia și aprobarea oficială a douăzeci și cinci de contractanți.

**5.** Comitetul Comun formează un Grup comun permanent de experți, în subordinea sa și care are următoarele atribuții.

- își dă avizul asupra problemelor puse de către Comitetul Comun în special în ceea ce privește interpretarea și aplicarea CUU,
- examinează propunerile de amendamente referitoare la CUU,
- aplică procedurile de arbitraj solicitate de părțile în litigiu.

**ANEXA 9**  
**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

CONDITII PENTRU INSPECTIA TEHNICA LA TRANSFERUL VAGOANELOR

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/9-00-base\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/9-00-base_en.pdf)

**ANEXA 10**  
**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

MENTENANTA CURENTA SI MENTENANTA PREVENTIVA

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau  
consultanta Wagon Management

**ANEXA 11**  
**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

INSEMNE SI INSCRIPTII PE VAGOANELE DE MARFA

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-01-01-2006\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-01-01-2006_en.pdf)

sau  
consultanta Wagon Management

**ANEXA 12**  
**LA CONTRACTUL UNIFORM DE UTILIZARE**

CATALOG DE AVARII

[http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU\\_en.pdf](http://www.gcuoffice.org/IMG/pdf/11-05-06-GCU_en.pdf)

sau  
consultanta Wagon Management