



کوتیف ۱۹۹۹

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی
(COTIF)

CONVENTION
CONCERNING INTERNATIONAL CARRIAGE
BY RAIL

سازمان بین‌الدول حمل و نقل ریلی

دفتر امور بین‌الملل

شهریور ۹۵



راه آهن ج.ا. ایران



سازمان بین‌الدول حمل و نقل ریلی

کوتیف ۱۹۹۹

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی

(COTIF)

**CONVENTION
CONCERNING INTERNATIONAL CARRIAGE
BY RAIL**

دفتر امور بین‌الملل

ترجمه و بروزآوری:

مارال صالحی، فاطمه شادپور، فهیمه رهبری، آزاده پورصادمی

ویراستاری: مژگان کردبچه

بازبینی و تایید: عباس نظری



راه آهن ج.ا.ایران

کوتیف ۱۹۹۹

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (COTIF)

این نسخه، حاوی اصلاحات پروتکل ویلنس، که از ۲۰۰۶/۷/۱ لازم‌الاجرا می‌باشد و نیز اصلاحات ماده‌های ۹ و ۲۷ کنوانسیون و همچنین اصلاحات پیوست‌های (APTU) F، (CIM) B، (CUI) E و (ATMF) G که توسط کمیته تجدید نظر در بیست و چهارمین نشست آن تصویب شده و نیز اصلاحات پیوست (RID) C کنوانسیون که توسط کمیته کارشناسی کالاهای خطرناک در چهل و هفتمین و چهل و هشتمین نشست خود اتخاذ شده است، می‌باشد.

فهرست

پروتکل مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹ برای اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف) که در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ تدوین شده بود. (پروتکل ۱۹۹۹)

ماده (۱): نسخه جدید کنوانسیون

ماده (۲): امین موقع استناد

ماده (۳): امضاء، تایید، پذیرش، تصویب، الحاق

ماده (۴): لازم‌الاجرا شدن

ماده (۵): اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها

ماده (۶): مفاد موقتی

ماده (۷): متون پروتکل

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف) مورخ نهم می ۱۹۸۰، براساس نسخه پروتکل اصلاحی سوم ژوئن ۱۹۹۹

عنوان اول مفاد کلی

ماده (۱): سازمان بین‌الدول

ماده (۲): هدف سازمان

ماده (۳): همکاری بین‌المللی

ماده (۴): به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات

ماده (۵): تعهدات خاص دولتهای عضو

ماده (۶): قواعد یکسان

ماده (۷): تعریف عبارت کنوانسیون

عنوان دوم مفاد عمومی

ماده (۸): قانون ملی

ماده (۹): واحد محاسبه

ماده (۱۰): مقررات مکمل

ماده (۱۱): تامین هزینه دادرسی

ماده (۱۲): اجرای احکام، توقیف اموال

عنوان سوم

ساختار و عملکرد	ماده (۱۳):
نهادها	ماده (۱۴):
مجمع عمومی	ماده (۱۵):
کمیته اداری	ماده (۱۶):
سایر کمیته‌ها	ماده (۱۷):
کمیته تجدیدنظر	ماده (۱۸):
RID	ماده (۱۹):
کمیته کارشناسی	ماده (۲۰):
کمیته تسهیل ریلی	ماده (۲۱):
کمیته کارشناسان فنی	ماده (۲۲):
دیبرکل	ماده (۲۳):
کارکنان سازمان	ماده (۲۴):
نشریه	
فهرست خطوط	

عنوان چهارم

امور مالی	ماده (۲۵):
برنامه‌کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش مدیریت	ماده (۲۶):
تأمین مالی هزینه‌ها	ماده (۲۷):
حسابرسی	

عنوان پنجم

دواوری	ماده (۲۸):
صلاحیت	ماده (۲۹):
قرارداد ارجاع به داوری - ثبات	ماده (۳۰):
دواران	ماده (۳۱):
روال، هزینه‌ها	ماده (۳۲):
صدور فرمان، قدرت اجرائی	

عنوان ششم

اصلاح کنوانسیون	ماده (۳۳):
صلاحیت	ماده (۳۴):
تصمیمات مجمع عمومی	ماده (۳۵):
تصمیمات کمیته	

عنوان هفتم	مفاد پایانی	
ماده(۳۶):	امین اسناد	
ماده(۳۷):	الحق به کنوانسیون	
ماده(۳۸):	الحق به سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای	
ماده(۳۹):	اعضاء وابسته	
ماده(۴۰):	تعليق عضویت	
ماده(۴۱):	انصراف از کنوانسیون	
ماده(۴۲):	اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها در کنوانسیون	
ماده(۴۳):	انحلال سازمان	
ماده(۴۴):	مفad موقتی	
ماده(۴۵):	متون کنوانسیون	

پروتکل مربوط به امتیازات و مصونیت‌های سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی (اتیف)

ماده (۱):	مصطفی قصائی، اجرا و توقیف اموال
ماده (۲):	حفظه در برابر مصادره اموال
ماده (۳):	معافیت از مالیات‌ها
ماده (۴):	معافیت از مالیات‌ها و عوارض
ماده (۵):	فعالیت‌های رسمی
ماده (۶):	تراکنش‌های پولی
ماده (۷):	ارتباطات
ماده (۸):	امتیازات و مصونیت‌های نمایندگان دول عضو
ماده (۹):	امتیازات و مصونیت‌های کارکنان سازمان
ماده (۱۰):	امتیازات و مصونیت‌های کارشناسان
ماده (۱۱):	هدف از امتیازات و مصونیت‌های اعطاشده
ماده (۱۲):	پیشگیری از سوءاستفاده
ماده (۱۳):	نحوه برخورد با اتباع خود
ماده (۱۴):	موافقتنامه‌های تکمیلی

قواعد یکسان قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی مسافر (CIV پیوست A کنوانسیون)

عنوان اول	مفاد کلی	
ماده (۱):	گستره	
ماده (۲):	اظهارنامه درخصوص مسئولیت در مورد فوت یا صدمات جسمی مسافران	
ماده (۳):	تعاریف	
ماده (۴):	عدول	
ماده (۵):	قانون الزامی	
عنوان دوم	انعقاد و اجرای قرارداد حمل	
ماده (۶):	قرارداد حمل	
ماده (۷):	بلیت	
ماده (۸):	پرداخت و استرداد هزینه حمل	
ماده (۹):	حق حمل؛ محرومیت از حمل	
ماده (۱۰):	انجام تشریفات اداری	
ماده (۱۱):	لغو و تأخیر در حرکت قطار؛ نرسیدن به قطار	
عنوان سوم	حمل حیوانات، توشه‌ی دستی، بار ثبت شده و وسائل نقلیه	
فصل (۱):	مفاد عمومی	
ماده (۱۲):	کالاهای و حیوانات قابل قبول	
ماده (۱۳):	بازرسی	
ماده (۱۴):	انجام تشریفات اداری	
فصل (۲)	تoshه‌ی دستی و حیوانات	
ماده (۱۵):	ناظارت	
فصل (۳)	تoshه‌ی ثبت شده	
ماده (۱۶):	ارسال توشه‌ی ثبت شده	
ماده (۱۷):	رسید ثبت توشه	
ماده (۱۸):	ثبت و حمل	
ماده (۱۹):	پرداخت کرایه حمل توشه‌ی ثبت شده	
ماده (۲۰):	نشانه‌گذاری توشه‌ی ثبت شده	

حق در اختیار داشتن توشه‌ی ثبت شده	ماده (۲۱):
تحویل	ماده (۲۲):
وسایل نقلیه	فصل (۴)
شرایط حمل	ماده (۲۳):
رسید حمل	ماده (۲۴):
قانون قابل إعمال	ماده (۲۵):
عنوان چهارم مسئولیت کاریر	
مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی مسافران	فصل (۱)
اساس مسئولیت	ماده (۲۶):
جبران خسارت در صورت فوت	ماده (۲۷):
جبران خسارت در صورت صدمات جسمی	ماده (۲۸):
غرامت دیگر صدمات جسمی	ماده (۲۹):
شكل و میزان جبران خسارت در صورت فوت و صدمات جسمی	ماده (۳۰):
سایر شیوه‌های حمل و نقل	ماده (۳۱):
مسئولیت مالی در مورد عدم رعایت برنامه زمانی	فصل (۲)
مسئولیت در مورد لغو حرکت، تأخیر حرکت قطارها یا نرسیدن به قطار	ماده (۳۲):
مسئولیت در مورد توشه‌ی دستی، حیوانات، توشه‌ی ثبت شده و وسایل نقلیه	فصل (۳)
توشه‌ی دستی و حیوانات	بخش اول
مسئولیت	ماده (۳۳):
حدود غرامات در مورد مفقود شدن یا وارد شدن خسارت به اشیاء	ماده (۳۴):
برداشته شدن مسئولیت	ماده (۳۵):
توشه‌ی ثبت شده	بخش دوم
اساس مسئولیت	ماده (۳۶):
مسئولیت اثبات	ماده (۳۷):

کاریرهای متواالی	ماده(۳۸):
کاریر جانشین	ماده(۳۹):
فرض مفقود شدن	ماده(۴۰):
غراامت بابت مفقود شدن	ماده(۴۱):
غراامت بابت آسیب واردہ	ماده(۴۲):
غراامت بابت تأخیر در تحویل	ماده(۴۳):

وسایل نقلیه	بخش سوم
غراامت بابت تأخیر	ماده(۴۴):
غراامت بابت مفقودشدن	ماده(۴۵):
مسئولیت در مورد سایر اشیاء	ماده(۴۶):
قانون قابل إعمال	ماده(۴۷):

مفاد عمومی	فصل (۴)
از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت	ماده(۴۸):
تبديل ارز و بهره	ماده(۴۹):
مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای	ماده(۵۰):
اشخاصی که کاریر مسئول عملکرد آنهاست	ماده(۵۱):
دیگر اقدامات حقوقی	ماده(۵۲):

عنوان پنجم	
مسئولیت مسافر	ماده(۵۳):
اصول ویژه مسئولیت	

عنوان ششم	
استینگای حقوق	
اثبات خسارت دیدگی یا مفقود شدن بخشی از کالا	ماده(۵۴):
دعاوی	ماده(۵۵):
کاریرهایی که می‌توان علیه آنها اقامه دعوی صورت داد	ماده(۵۶):
محل رسیدگی	ماده(۵۷):
اسقاط حق اقامه دعوی در مورد فوت و صدمات جسمی	ماده(۵۸):
اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل توشه	ماده(۵۹):
محدودیت زمانی اقامه دعوی	ماده(۶۰):

عنوان هفتم	روابط بین کاریرها
ماده(۶۱):	تخصیص سهم هزینه حمل
ماده(۶۲):	حق رجوع به مراجع ذیصلاح
ماده(۶۳):	روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح
ماده(۶۴):	موافقت نامه های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

**قواعد یکسان درباره حمل و نقل بین المللی ریلی کالا
(CIM - پیوست B کنوانسیون)**

عنوان نخست	مقاد کلی
ماده (۱):	گستره
ماده (۲):	دستورالعمل های حقوق عمومی
ماده (۳):	تعاریف
ماده (۴):	عدول
ماده (۵):	قانون الزامی

عنوان دوم	انعقاد و اجرای قرارداد حمل
ماده (۶):	قرارداد حمل
ماده (۷):	عبارت پردازی بارنامه
ماده (۸):	مسئولیت مشخصات درج شده در بارنامه
ماده (۹):	کالاهای خطرناک
ماده (۱۰):	پرداخت هزینه ها
ماده (۱۱):	بازرسی
ماده (۱۲):	ارزش سندی بارنامه
ماده (۱۳):	بارگیری و تخلیه بار
ماده (۱۴):	بسته بندی
ماده (۱۵):	انجام تشریفات اداری
ماده (۱۶):	مدت زمان حمل
ماده (۱۷):	تحویل
ماده (۱۸):	حق تعیین تکلیف کالا
ماده (۱۹):	إعمال حق تعیین تکلیف کالا

پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت‌کننده از حمل و تحویل	: ماده (۲۲)
شرایط ممانعت‌کننده از تحویل	: ماده (۲۱)
شرایط ممانعت‌کننده از حمل	: ماده (۲۰)

عنوان سوم	مسئولیت
: ماده (۲۳)	اساس مسئولیت
: ماده (۲۴)	مسئولیت در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی به عنوان کالا
: ماده (۲۵)	مسئولیت اثبات
: ماده (۲۶)	کاریرهای متوالی
: ماده (۲۷)	کاریر جانشین
: ماده (۲۸)	احتمال خسارت یا مفقود شدن در موارد ارسال مجدد کالا
: ماده (۲۹)	فرض مفقود شدن کالا
: ماده (۳۰)	غرامت بابت مفقود شدن
: ماده (۳۱)	مسئولیت کاهش وزن در طول حمل
: ماده (۳۲)	غرامت خسارت‌دیدگی
: ماده (۳۳)	غرامت بابت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل
: ماده (۳۴)	غرامت در صورت وجود اظهارنامه ارزش کالا
: ماده (۳۵)	غرامت بابت بهره تحویل
: ماده (۳۶)	از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت
: ماده (۳۷)	تبديل ارز و بهره
: ماده (۳۸)	مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریایی
: ماده (۳۹)	مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای
: ماده (۴۰)	اشخاصی که کاریر در قبال آنها مسئولیت دارد
: ماده (۴۱)	سایر اقدامات حقوقی

عنوان چهارم	استیفاده حقوق
: ماده (۴۲)	اثبات خسارت واردہ یا مفقود شدن بخشی از بار
: ماده (۴۳)	دعاوی
: ماده (۴۴)	اشخاصی که می‌توانند علیه کاریر اقامه دعوی نمایند
: ماده (۴۶)	محل رسیدگی
: ماده (۴۷)	اسقاط حق اقامه دعوی
: ماده (۴۸)	محدویت زمانی اقدامات حقوقی

عنوان پنجم	روابط میان کاربرها
ماده(۴۹):	تسویه حسابها
ماده(۵۰):	حق رجوع به مراجع ذیصلاح
ماده(۵۱):	روالٰ حق رجوع به مراجع ذیصلاح
ماده(۵۲):	موافقت نامه های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

مقررات حمل و نقل بین المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID - پیوست C کنوانسیون)

ماده (۱):	گستره
ماده (۱-مجدد):	تعاریف
ماده (۲):	معافیت
ماده (۳):	حدودیت‌ها
ماده (۴):	سایر دستورالعمل‌ها
ماده (۵):	انواع قطارهای مجاز؛ حمل به عنوان توشی دستی، توشی ثبت شده، یا حمل در داخل یا روی وسایل نقلیه‌ای که برای حمل پذیرفته می‌شوند
ماده (۶):	ضمیمه

قواعد یکسان در خصوص قراردادهای بهره‌برداری از وسایل نقلیه در ترافیک ریلی بین المللی (CUV - پیوست D کنوانسیون)

ماده (۱):	گستره
ماده (۲):	تعاریف
ماده (۳):	علامات و مندرجات روی وسیله نقلیه
ماده (۴):	مسئولیت در قبال مفقود شدن یا خسارت دیدگی وسیله نقلیه
ماده (۵):	از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت
ماده (۶):	فرض مفقود شدن یک وسیله نقلیه
ماده (۷):	مسئولیت در قبال مفقود شدن یا خسارت ایجاد شده توسط وسیله نقلیه
ماده (۸):	نیابت
ماده (۹):	مسئولیت خدمه و سایر اشخاص
ماده (۱۰):	سایر اقدامات حقوقی
ماده (۱۱):	محل رسیدگی
ماده (۱۲):	حدودیت زمانی اقدامات حقوقی

**قواعد یکسان در خصوص قرارداد بهره‌برداری از زیربنا در حمل و نقل ریلی بین‌المللی
- پیوست E کنوانسیون (CUI)**

عنوان اول	مفاد کلی
ماده (۱):	گستره
ماده (۲):	اظهارنامه در خصوص مسئولیت در مورد بروز آسیب یا خسارات جسمی
ماده (۳):	تعریف
ماده (۴):	قانون الزامی
عنوان دوم	قرارداد استفاده
ماده (۵):	محتوا و شکل
ماده (۵ مجدد):	قوانینی که تحت تاثیر قرار نخواهد گرفت
ماده (۶):	تهدایت ویژه کاریز و مدیر
ماده (۷):	فسخ قرارداد
عنوان سوم	مسئولیت
ماده (۸):	مسئولیت مدیر
ماده (۹):	مسئولیت کاریز
ماده (۱۰):	علل توامان
ماده (۱۱):	جبران خسارت در صورت فوت
ماده (۱۲):	جبران خسارات در صورت جراحت
ماده (۱۳):	غرامت دیگر صدمات جسمی
ماده (۱۴):	شکل و مقدار جبران خسارت در صورت فوت و جراحات
ماده (۱۵):	از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت
ماده (۱۶):	تبديل ارز و بهره
ماده (۱۷):	مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای
ماده (۱۸):	مسئولیت در قبال نیروهای کمکی
ماده (۱۹):	سایر اقدامات حقوقی
ماده (۲۰):	تواافقات برای تسويه
عنوان چهارم	اقدامات حقوقی از سوی نیروهای کمکی
ماده (۲۱):	اقدامات حقوقی علیه مدیر یا کاریز

عنوان پنجم	استیفای حقوقی
ماده (۲۲):	روال مصالحه
ماده (۲۳):	حق رجوع به مراجع ذیصلاح
ماده (۲۴):	محل رسیدگی
ماده (۲۵):	محدودیت زمانی اقدامات حقوقی

قواعد یکسان درخصوص معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی
(پیوست F کنوانسیون APTU)

ماده (۱):	گستره
ماده (۲):	تعاریف
ماده (۳):	هدف
ماده (۴):	تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی
ماده (۵):	معتبرسازی استانداردها و دستورالعمل‌های فنی
ماده (۶):	اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان
ماده (۷):	شکل درخواست‌ها
ماده (۷a):	ارزیابی پیامدها
ماده (۸):	دستورالعمل‌های فنی یکسان
ماده (۸a):	نقایص دستورالعمل‌های فنی یکسان
ماده (۹):	اظهارنامه‌ها
ماده (۱۰):	ملغی شدن کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه‌آهن‌ها
ماده (۱۱):	تقدیم دستورالعمل‌های فنی یکسان
ماده (۱۲):	الزمات فنی ملی
ماده (۱۳):	جدول هم‌ترازی

ضمیمه‌ی APTU پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی وسائل نقلیه‌ی غیرمنطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه‌بندی الزامات فنی ملی باشیستی بررسی شود

قواعد یکسان پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی (پیوست G کنوانسیون ATMF)
ماده (۱): گستره

تعاریف	: ماده (۲)
پذیرش در ترافیک بینالمللی	: ماده (۳)
تعامل با سایر موافقنامه‌های بینالمللی	: ماده (۳a)
روال کار	: ماده (۴)
مرجع ذیصلاح	: ماده (۵)
اعتبار گواهینامه‌های فنی	: ماده (۶)
به رسمیت شناختن مستندات مربوط به روال کار	: ماده (۶a)
به رسمیت شناختن آزمایش‌های فنی و عملیاتی	: ماده (۶b)
دستورالعمل‌های قابل إعمال برای وسایل نقلیه	: ماده (۷)
عدول	: ماده (۷a)
دستورالعمل‌های قابل إعمال برای زیربنای ریلی	: ماده (۸)
دستورالعمل‌های بهره‌برداری	: ماده (۹)
درخواست و اعطای گواهینامه‌های فنی، اظهارنامه‌ها و شرایط مربوط به آنها	: ماده (۱۰)
قواعد مربوط به لغو یا تعليق گواهینامه‌های فنی	: ماده (۱۰a)
قواعد مربوط به ارزیابی و روال‌ها	: ماده (۱۰b)
گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها	: ماده (۱۱)
فرمت‌های یکسان	: ماده (۱۲)
بخش ثبت	: ماده (۱۳)
مندرجات و علایم	: ماده (۱۴)
تعمیر و نگهداری	: ماده (۱۵)
سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی	: ماده (۱۶)
متوقف نمودن و عدم پذیرش وسایل نقلیه	: ماده (۱۷)
عدم مطابقت با دستورالعمل‌ها	: ماده (۱۸)
مفاد موقتی	: ماده (۱۹)
اختلافات	: ماده (۲۰)

پروتکل مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹

اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف) تدوین شده در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ (پروتکل ۱۹۹۹)

در اجرای ماده ۶ و بند ۲ از ماده ۱۹ کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی که در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ در برن به امضاء رسید و از این پس کوتیف^۱ نامیده می‌شود، پنجمین مجمع عمومی سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی (اتیف) از تاریخ ۲۶ می تا ۳ ژوئن ۱۹۹۹ در شهر ویلنیوس (Vilnius)، برگزار گردید.

- با اعتقاد به ضرورت و سودمندی یک سازمان بین‌الدول که تا حد امکان به تمامی جنبه‌های حمل و نقل بین‌المللی ریلی در سطح دولت‌ها می‌پردازد،

- نظر به اینکه برای این منظور، و با توجه به اجرای کوتیف^۱ ۱۹۸۰ توسط ۳۹ کشور اروپایی، آسیایی، آفریقایی و نیز شرکت‌های بهره‌بردار ریلی^۱ موجود در این کشورها، اتفاق مناسب‌ترین سازمان است،

- نظر به ضرورت توسعه کوتیف^۱ ۱۹۸۰، به ویژه در خصوص قواعد یکسان^۱ CIV و قواعد یکسان^۱ CIM، جهت مطابقت آن با نیازهای جدید حمل و نقل بین‌المللی ریلی،

- با توجه به اینکه این‌منی در طول دوره حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی، مستلزم تبدیل مقررات RID به یک سیستم حقوق عمومی است که اجرای آن، دیگر وابسته به عقد یک قرارداد حمل و نقل تابع قواعد یکسان^۱ CIM نباشد،

- نظر به این که تغییرات سیاسی، اقتصادی و قضائی حاصله در بسیاری از کشورهای عضو، از زمان امضا کنوانسیون در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ تاکنون، باستی انگیزه‌ی تدوین و توسعه دستورالعمل‌های یکسانی باشد که سایر حوزه‌های حقوقی مهم در ترافیک بین‌المللی ریلی را در بر گیرد،

- نظر به این که دولت‌ها در عین لحاظ نمودن منافع عمومی خاص، می‌بایست تدابیر مؤثرتری برای حذف موانع موجود در عبور مرزی در ترافیک بین‌المللی ریلی اتخاذ نمایند،

- نظر به اینکه در راستای منافع حمل و نقل بین‌المللی ریلی، به روزآوری کنوانسیون‌ها و موافقنامه‌های چندجانبه بین‌المللی موجود در زمینه راه‌آهن و در صورت مقتضی گنجاندن آنها در این کنوانسیون حائز اهمیت می‌باشد،

مجمع عمومی به قرار زیر تصمیم‌گیری نموده است:

ماده: (۱)

نسخه جدید کنوانسیون

کوتیف ۱۹۸۰، بر طبق نسخه‌ای که در ضمیمه آمده و بخش لاینکی از این پروتکل را تشکیل می‌دهد باستی اصلاح گردد.

^۱ - Railway undertakings

ماده: (۲)

امین اسناد موقت

بند ۱- وظایف دولت امین اسناد، که در ماده‌های ۲۶ تا ۲۲ کوتیف^{۱۹۸۰} پیش‌بینی شده، از تاریخ شروع امضای این پروتکل تا زمان لازم‌الاجرا شدن آن، توسط سازمان اتیف انجام خواهد شد.

بند ۲- امین اسناد موقت، موارد زیر را به اطلاع کشورهای عضو خواهد رساند:

(a) امضاهای این پروتکل و به وديعه نهادن اسناد تایید، پذيرش، تصويب يا الحق

(b) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل در اجرای ماده ۴ آن،

و نيز ساير وظایف امین اسناد موقت را، به نحوی که در بخش هفتم کنوانسيون وين مورخ ۲۳ می ۱۹۶۹ در خصوص حقوق معاهدات آمده، انجام خواهد داد.

ماده: (۳)

امضاء، تایید، پذيرش، تصويب، الحق

بند ۱- اين پروتکل تا تاريخ ۳۱ دسامبر ۱۹۹۹ جهت امضای دولتهای عضو مفتوح خواهد بود. امضا در برن در حضور امین اسناد موقت صورت خواهد گرفت.

بند ۲- طبق بند ۱ از ماده ۲۰ کوتیف^{۱۹۸۰}، اين پروتکل بايستی تابع تایید، پذيرش يا تصويب باشد. اسناد تایید، پذيرش يا تصويب، بايستی در اسرع وقت توسط امین اسناد موقت، ارائه گردد.

بند ۳- کشورهای عضوی که اين پروتکل را در طی مهلت پیش‌بینی شده در بند ۱ امضاء نکرده‌اند و نيز کشورهایی که تقاضای الحق آنها به کوتیف^{۱۹۸۰} قانوناً طبق بند ۲ از ماده ۲۳، پذيرفته تلقی شده است، می‌توانند پيش از لازم‌الاجرا شدن اين پروتکل، با به وديعه نهادن سند الحق نزد امین اسناد موقت، به آن پيوندند.

بند ۴- الحق يك کشور به کوتیف^{۱۹۸۰} طبق ماده ۲۳ آن، که درخواست پيوستان آن از زمان مفتوح شدن اين پروتکل برای امضاء تا لازم‌الاجرا شدن آن ارسال شده باشد، هم به عنوان درخواست پيوستان به کوتیف^{۱۹۸۰} و هم به عنوان درخواست پيوستان به نسخه جديд کنوانسيون که در ضميمه اين پروتکل آمده است، در نظر گرفته خواهد شد.

ماده: (۴)

لازم‌الاجرا شدن

بند ۱- اين پروتکل در نخستين روز سومين ماه پس از آنکه امین اسناد موقت، به وديعه نهاده شدن سندي که با آن، شرایط اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰ از کوتیف^{۱۹۸۰} محقق گشته را به کشورهای عضو ابلاغ نمود، لازم‌الاجرا خواهد گردید (به عبارتى روز اول سومين ماه پس از ابلاغ). کشورهایي که به هنگام اخذ تصميمات

پنجمین مجمع عمومی، و نیز هنگامی که شرایط لازم الاجرا شدن این پروتکل محقق گردید جزء کشورهای عضو بودند براساس بند ۲ از ماده ۲۰، همچنان به عنوان کشورهای عضو تلقی خواهند شد.
بند ۲- با این وجود، ماده ۳ از لحظه‌ای که این پروتکل برای امضاء باز می‌شود قابل إعمال خواهد بود.

ماده: (۵)

اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها

اظهارنامه‌ها و حق شرط‌هایی^۲ که در بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون - در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل - پیش‌بینی شده است را می‌توان در هر زمانی، حتی قبل از لازم الاجرا شدن این پروتکل نیز تدوین یا صادر نمود. این اظهارنامه‌ها و حق شرط‌ها در زمان لازم الاجرا شدن این پروتکل، لازم الاجرا خواهند شد.

ماده: (۶)

مفاد موقتی

بند ۱- حداکثر شش ماه پس از لازم الاجرا شدن این پروتکل، دبیر کل اتیف، نشست مجمع عمومی را برگزار خواهد کرد تا:

(a) اعضای کمیته اداری را برای دوره‌ی آتی (قسمت b، بند ۲ از ماده ۱۴) کوتیف - در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل - تعیین نمایند و در صورت مقتضی، درخصوص پایان حکم رسمی کمیته اداری کنونی تصمیم‌گیری نمایند،

(b) برای هر دوره‌ی شش ساله، سقف مبلغی را که هزینه‌های سازمان در طول هر دوره مالی می‌تواند به آن حد برسد تعیین نمایند (قسمت c، بند ۲ از ماده ۱۴ کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل)

(c) در صورت اقتضا، دبیر کل را انتخاب نمایند (قسمت c، بند ۲ از ماده ۱۴ کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل).

بند ۲- حداکثر سه ماه پس از لازم الاجرا شدن این پروتکل، دبیر کل اتیف، نشست کمیته کارشناسان فنی را برگزار خواهد نمود.

بند ۳- بعد از لازم الاجرا شدن این پروتکل، مأموریت کمیته اداری که طبق قسمت b، بند ۲ از ماده ۶ کوتیف ۱۹۸۰ مشخص شده، در تاریخی که از سوی مجمع عمومی تعیین شده است پایان خواهد یافت، این تاریخ باقیستی با شروع مأموریت اعضای کمیته اداری و اعضای جانشین آن که توسط مجمع عمومی تعیین گردیده‌اند همزمان باشد (قسمت b، بند ۲ از ماده ۱۴ از کوتیف در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل).

² - Declarations and reservations

بند ۴- حکم رسمی مدیر کل دفتر مرکزی که در زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، در این سمت باشد با انقضای دوره‌ای که برای آن دوره منصوب شده، طبق قسمت d، بند ۲ از ماده ۷ کوتیف ۱۹۸۰، پایان می‌یابد. وی از زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، وظایف دبیر کل را بر عهده خواهد داشت.

بند ۵- حتی پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، مقررات مرتبط ماده‌های ۶، ۷ و ۱۱ کوتیف ۱۹۸۰ درخصوص موارد ذیل قابل إعمال خواهد بود:

(a) بررسی حساب‌ها و تصویب حساب‌های سالانه سازمان،

(b) تعیین مبلغ قطعی حق عضویت کشورهای عضو از هزینه‌های سازمان،

(c) پرداخت حق عضویت‌ها،

(d) سقف مبلغی که هزینه‌های سازمان می‌تواند طی یک دوره ۵ ساله به آن برسد و قبل از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل تعیین شده است.

موارد a تا c به سالی که طی آن این پروتکل لازم‌الاجرا می‌شود و نیز به سال قبل از آن مربوط می‌شوند.

بند ۶- حق عضویت قطعی کشورهای عضو، برای سالی که طی آن این پروتکل لازم‌الاجرا می‌شود بر پایه بند ۱ از ماده ۱۱، کوتیف ۱۹۸۰ محاسبه خواهد شد.

بند ۷- براساس تقاضای کشور عضوی که حق عضویت آن به موجب ماده ۲۶ کتوانسیون- در نسخه موجود در ضمیمه این پروتکل- بیش از حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ باشد، مجمع عمومی می‌تواند حق عضویت این کشور را برای ۳ سال پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، با در نظر گرفتن اصول زیر، تعیین نماید:

(a) مبنای تعیین حق عضویتِ موقت، به موجب بند ۳ از ماده ۲۶ که در بالا به آن اشاره شده، حداقل حق عضویت، یا حق عضویتِ مقرر برای سال ۱۹۹۹ است در صورتی که مبلغ این حق عضویت، از حداقل مبلغ حق عضویت بیشتر باشد.

(b) برای رسیدن به مبلغ حق عضویتِ قطعی محاسبه شده بر اساس ماده ۲۶، حق عضویت بایستی حداقل در ۳ مرحله تدریجیاً وفق داده شود.

این مقررات در مورد کشورهای عضوی که کمترین حق عضویت را بدھکارند، إعمال نخواهد شد و دلیل آن هرچه باشد آنها بدھکار خواهند بود.

بند ۸- قراردادهای حمل و نقل مسافری یا کالا در ترافیک بین‌المللی بین کشورهای عضو، که بر اساس قواعد یکسان ۱۹۸۰ CIM یا قواعد یکسان CIV، بر از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، همچنان تابع قواعد یکسانی خواهد بود که در زمان عقد این قراردادها لازم‌الاجرا بودند.

بند ۹- مقررات الزامی قواعد یکسان CUV و CUI، بر قراردادهای منعقد شده پیش از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، تا یک سال بعد از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل إعمال خواهند شد.

ماده: (۷)

متون پروتکل

بند ۱ - این پروتکل به زبان‌های انگلیسی، فرانسه و آلمانی منعقد و به امضاء رسیده است. در صورت بروز اختلاف، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود.

بند ۲ - این سازمان، در صورت پیشنهاد یکی از کشورهای ذیربط عضو، ترجمه‌های رسمی این پروتکل را به سایر زبان‌ها منتشر خواهد کرد، به شرطی که آن زبان‌ها، زبان رسمی در قلمرو حداقل دو کشور عضو باشد. این ترجمه‌ها با همکاری مراجع صلاحیتدار کشورهای عضو ذیربط آماده خواهد شد.

برای گواهی مراتب بالا، امضاء کنندگان تمام‌الاختیار ذیل، از طرف دولت متبوعشان این پروتکل را امضاء کرده‌اند.

این پروتکل در ویلینوس در تاریخ سوم ژوئن ۱۹۹۹، تنها در یک نسخه اصلی به زبان‌های فرانسه، انگلیسی و آلمانی تنظیم شده است؛ این نسخه‌های اصلی به صورت امانت به بایگانی سازمان اتیف سپرده شده است. رونوشت‌های تایید شده‌ی این پروتکل به هر یک از کشورهای عضو ارسال خواهد گردید.

از طرف: جمهوری آلبانی

از طرف: جمهوری دموکراتیک خلق الجزایر

از طرف: جمهوری فدرال آلمان

از طرف: جمهوری اتریش

از طرف: کشور پادشاهی بلژیک

از طرف: بوسنی و هرزگوین

از طرف: جمهوری بلغارستان

از طرف: جمهوری کرواسی

از طرف: دولت پادشاهی دانمارک

از طرف: دولت پادشاهی اسپانیا

از طرف: جمهوری فنلاند

از طرف: جمهوری فرانسه

از طرف: کشور پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی

از طرف: جمهوری یونان

از طرف: جمهوری مجارستان

از طرف: جمهوری عراق

از طرف: جمهوری اسلامی ایران
از طرف: ایرلند
از طرف: جمهوری ایتالیا
از طرف: جمهوری لبنان
از طرف: کشور شاهزاده نشین لیختن اشتاین
از طرف: جمهوری لیتوانی
از طرف: دوک نشین کبیر لوگرامبورگ
از طرف: جمهوری سابق یوگسلاوی مقدونیه
از طرف: دولت پادشاهی مراکش
از طرف: کشور شاهزاده نشین موناکو
از طرف: کشور پادشاهی نروژ
از طرف: کشور پادشاهی هند
از طرف: جمهوری لهستان
از طرف: جمهوری پرتغال
از طرف: رومانی
از طرف: جمهوری اسلوواکی
از طرف: جمهوری اسلوونی
از طرف: کشور پادشاهی سوئد
از طرف: کنفدراسیون سوئیس
از طرف: جمهوری عربی سوریه
از طرف: جمهوری چک
از طرف: جمهوری تونس
از طرف: جمهوری ترکیه

**کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف) مورخ نهم می ۱۹۱۰، براساس نسخه پروتکل
اصلاحی سوم ژوئن ۱۹۹۹**

عنوان اول

مفاد کلی

ماده: (۱)

سازمان بین‌الدول

بند ۱ - طرف‌های این کنوانسیون، به عنوان کشورهای عضو، سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی (اتیف) که از این پس "این سازمان" نامیده می‌شود را تشکیل می‌دهند.

بند ۲ - مقر این سازمان در شهر برن می‌باشد. مجمع عمومی می‌تواند تصمیم بگیرد که مقر سازمان را در جای دیگری در یکی از کشورهای عضو مستقر نماید.

بند ۳ - این سازمان دارای شخصیت حقوقی خواهد بود. به ویژه صلاحیت وارد شدن در قراردادها و کسب و واگذاری اموال منقول و غیرمنقول را خواهد داشت و می‌تواند یکی از طرفین اقدامات قضایی باشد.

بند ۴ - تحت شرایط مندرج در پروتکل درخصوص امتیازات و مصونیت‌های سازمان که در ضمیمه کنوانسیون آمده، این سازمان، پرسنل آن، کارشناسان فراخوانده شده از طرف سازمان و نمایندگان کشورهای عضو از امتیازات و مصونیت‌های لازم برای انجام مأموریت شان برخوردار خواهد بود.

بند ۵ - روابط بین این سازمان و کشوری که مقر سازمان در آن واقع است، براساس موافقت‌نامه دفتر مرکزی، تنظیم خواهد گردید.

بند ۶ - زبان‌های انگلیسی، فرانسه و آلمانی، زبان‌های کاری این سازمان خواهد بود. مجمع عمومی می‌تواند زبان‌های کاری دیگری را بکار گیرد.

ماده: (۲)

هدف سازمان

بند ۱ - هدف این سازمان بهبود، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین‌المللی ریلی در تمامی جنبه‌های آن، به ویژه از طریق موارد ذیل خواهد بود:

(a) تدوین نظام‌های حقوقی یکسان در زمینه‌های حقوقی:

۱- قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا در ترافیک یکسره بین‌المللی ریلی، به انصمام حمل و نقل‌های چندوجهی با استفاده از سایر وسایل حمل و نقلی که تابع یک قرارداد واحد باشند؛

۲- قرارداد استفاده از واگن‌ها به عنوان وسائط حمل و نقل در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

۳- قرارداد استفاده از زیربنا در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

۴- حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی؛

(b) مشارکت در رفع هر چه سریعتر موضع عبور از مرز در ترافیک بین‌المللی ریلی، در عین در نظر گرفتن منافع عمومی خاص، تا جایی که علل این مشکلات در صلاحیت دولت‌ها باشد؛

(c) مشارکت در بهره‌برداری یکسان و یکسان‌سازی فنی در حوزه راه‌آهن از طریق معتبر ساختن استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان؛

(d) تدوین یک روند یکسان برای پذیرش فنی تجهیزات ریلی^۳ مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین‌المللی؛

(e) نظارت بر إعمال کلیه قواعد و توصیه‌های تدوین شده این سازمان؛

(f) توسعه نظام‌های حقوقی، قواعد و رویه‌های یکسان که در موارد a تا e ذکر شده، با درنظر گرفتن پیشرفت‌های فنی، اقتصادی و حقوقی.

بند ۲- این سازمان می‌تواند:

(a) در چارچوب هدف‌مندرج در بند ۱، نظام‌های حقوقی یکسان دیگری را نیز تدوین کند.

(b) چارچوبی ایجاد کند که در آن کشورهای عضو بتوانند دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی را به منظور بهبود، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین‌المللی ریلی گسترش دهند.

ماده ۳

همکاری بین‌المللی

بند ۱- کشورهای عضو متعهد می‌شوند تا همکاری‌های بین‌المللی خود را در زمینه راه‌آهن به طور کلی در چارچوب این سازمان متمرکز کنند، البته تا جایی که با وظایفی که طبق ماده‌های ۲ و ۴ به این سازمان محول شده پیوستگی داشته باشد. برای نیل به این هدف، کشورهای عضو کلیه تدبیر لازم و مفید را اتخاذ خواهند کرد تا کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های چندجانبه‌ی بین‌المللی لازم‌الاجرا که این کشورها خود جزء طرف‌های قرارداد آنها می‌باشند اتخاذ شود البته تا جایی که این کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها به همکاری بین‌المللی در زمینه

³ - Railway material

راه آهن مربوط باشد و صلاحیت‌هایی را به سایر سازمان‌های بین‌الدول یا غیردولتی محول نماید که با وظایف محوله به این سازمان منطبق باشد.

بند ۲ - تعهدات ناشی از بند ۱ برای کشورهای عضوی که همزمان عضواً تحدیه اروپا یا کشورهای طرف موافقنامه "منطقه‌ی اقتصادی اروپا"^۴ هستند بر تعهدات این کشورها به عنوان اعضای اتحادیه اروپا یا کشورهای طرف موافقنامه "منطقه‌ی اقتصادی اروپا" اولویت نخواهد داشت.

ماده ۴

به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات

بند ۱ - با تصمیم مجمع عمومی، این سازمان مجاز خواهد شد در چارچوب هدف مشخص شده آن در ماده ۲، اختیارات، منابع و تعهداتی را که ممکن است از طرف سایر سازمان‌های بین‌الدول به آن واگذار شود از طریق موافقنامه‌های منعقده با آن سازمان‌ها، به عهده گیرد.

بند ۲ - این سازمان می‌تواند با تصمیم مجمع عمومی، اختیارات، منابع و تعهداتی را از طریق موافقنامه‌های منعقده با سازمان‌های بین‌الدولی، به آنها واگذار کند.

بند ۳ - این سازمان می‌تواند، با تصویب کمیته اداری، وظایف اداری مرتبط با هدف سازمان را که یکی از کشورهای عضو به آن واگذار نموده به عهده گیرد. هزینه‌های ناشی از انجام این وظایف توسط سازمان به عهده کشور عضو ذیربسط می‌باشد.

ماده ۵

تعهدات خاص کشورهای عضو

بند ۱ - کشورهای عضو موافقت می‌کنند که کلیه تدبیر مناسب را، به منظور تسهیل و تسريع ترافیک ریلی بین‌المللی اتخاذ نمایند. بدین منظور، هر کدام از کشورهای عضو تا حد امکان متعهد می‌شوند که:

- (a) هر گونه روند غیرضروری را حذف نمایند،
- (b) تشریفات لازم را ساده‌سازی و استانداردسازی نمایند،
- (c) بازرگانی‌های مرزی را تسهیل نمایند.

بند ۲ - به منظور تسهیل و بهبود ترافیک بین‌المللی ریلی، کشورهای عضو موافقت می‌نمایند برای دستیابی به حداقل یکسان‌سازی ممکن در مقررات^۴، استانداردها، روندها و شیوه‌های سازمانی که به وسائل نقلیه ریلی، پرسنل راه آهن، زیربنای ریلی و خدمات جانبی مرتبط می‌باشد کمک کنند.

⁴- Regulation

بند ۳ - کشورهای عضو موافقت می‌کنند که انعقاد موافقت‌نامه‌های بین مدیران زیربنایی را به منظور بهینه‌سازی ترافیک ریلی بین‌المللی تسهیل نمایند.

ماده ۶

قواعد یکسان

بند ۱ - تا جایی که اظهارنامه‌هایی بر اساس جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲ صورت نگرفته باشد، موارد ذیل در ترافیک بین‌المللی ریلی و پذیرش تجهیزات ریلی برای بهره‌برداری در ترافیک بین‌المللی حاکم خواهد بود:

(a) "قواعد یکسان درخصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی مسافر^۵ (CIV)" که پیوست A کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(b) "قواعد یکسان درخصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا^۶ (CIM)" که پیوست B کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(c) "مقررات مربوط به حمل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک^۷ (RID)" که پیوست C کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(d) "قواعد یکسان درخصوص قراردادهای استفاده از وسایل نقلیه در ترافیک بین‌المللی ریلی^۸ (CUV)" که پیوست D کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(e) "قواعد یکسان درخصوص قرارداد استفاده از زیربنا در ترافیک بین‌المللی ریلی^۹ (CUI)" که پیوست E کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(f) "قواعد یکسان درخصوص معترسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابلِ إعمال برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی^{۱۰} (APTU)" که پیوست F کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

⁵ - Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)

⁶ - Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)

⁷ - Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)

⁸ - Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)

⁹ - Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)

¹⁰ - Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)

(g) - "قواعد یکسان درخصوص پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی"^{۱۱} که پیوست G کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(h) - سایر نظامهای حقوقی یکسان که به موجب قسمت a بند ۲ از ماده ۲، توسط سازمان تدوین شده‌اند نیز پیوست‌های کنوانسیون را تشکیل می‌دهند.

بند ۲ - این قواعد یکسان، مقررات و نظامهای برشمرده شده در بند ۱ به انضمام ضمائم آنها، بخش لینفک کنوانسیون را تشکیل می‌دهند.

۷ ماده

تعريف عبارت "کنوانسیون"

در مفاد زیر، عبارت "کنوانسیون"، شامل خود کنوانسیون کوتیف، پروتکل اشاره شده در بند ۴ از ماده ۱ و پیوست‌های اشاره شده در ماده ۶ و نیز ضمائم آنها است.

عنوان دوم

مفاد عمومی

۸ ماده

قانون ملی

بند ۱ - در تفسیر و اجرای کنوانسیون، ویژگی حقوق بین‌الملل و ضرورت ارتقاء یکسان‌سازی مد نظر خواهد بود.

بند ۲ - در صورتی که مقرراتی در کنوانسیون قید نشده باشد، قانون ملی إعمال خواهد شد.

بند ۳ - منظور از "قانون ملی" ، یعنی قانون کشوری که در آنجا شخص ذیحق، حقوق خود را از جمله در قواعد مربوط به تعارض قوانین استیفا می‌نماید.

۹ ماده

واحد محاسبه

بند ۱ - واحد محاسبه^{۱۲} که در پیوست‌ها به آنها اشاره شده، بر اساس تعریف صندوق بین‌المللی پول، حق برداشت مخصوص^{۱۳} خواهد بود.

¹¹ - Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)

¹² - Unit of account

¹³ - Special Drawing Right

بند ۲- در حق برداشت مخصوص، ارزش واحد پول ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بینالمللی پول باشد برحسب روش إعمالی صندوق بینالمللی پول برای انجام عملیات و تراکنش‌های خاص خود، محاسبه خواهد شد.

بند ۳- در حق برداشت مخصوص، ارزش پول رایج ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بینالمللی پول نباشد به روشه که آن کشور تعیین می‌کند، محاسبه خواهد گردید. این روش محاسبه باید ارزش واقعی پول رایج ملی را در نزدیکترین حد ممکن به ارزشی که از اعمال بند ۲ حاصل می‌شود محاسبه نماید.

بند ۴- کشورها بایستی هر بار که تغییری در روش محاسبه آنها یا در ارزش پول رایج ملی آنها نسبت به واحد محاسبه ایجاد شود، روش محاسبه خود را بر اساس بند ۳ به اطلاع دیرکل برسانند. دیرکل نیز بایستی این اطلاعات را به دیگر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۵- مبلغی که در واحدهای محاسبه بیان شده است، بایستی به پول ملی کشوری که در آن دادگاه یا دیوان تشکیل می‌شود تبدیل گردد. تبدیل ارز بایستی طبق ارزش آن پول در روز تصمیم قضائی یا روز مورد توافق طرفین انجام شود.

۱۰ ماده مقررات تكميلي

بند ۱- دو یا چند کشور عضو و یا دو یا چند کاربر می‌توانند در خصوص مقررات مکمل برای اجرای قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، توافق نمایند؛ آنها نمی‌توانند از این قواعد یکسان، عدول نمایند.

بند ۲- مقررات تکمیلی اشاره شده در بند ۱ بایستی لازمالاجرا گشته و به شیوه‌ای که براساس قوانین و دستورالعمل‌های هر کشور لازم است منتشر شود. مقررات تکمیلی کشورها و لازمالاجرا شدن آنها بایستی به اطلاع دیرکل سازمان برسد. وی بایستی این اطلاعات را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

۱۱ ماده تامين هزينه دادرسي

در اقدامات مبتنی بر قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CIM قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان CUI تامين هزينه دادرسي نمی‌تواند الزامي باشد.

۱۲ ماده

اجرای احکام، توقیف اموال

بند ۱- احکامی که توسط یک دادگاه یا دیوان ذیصلاح بر اساس مقررات کنوانسیون پس از محاکمه یا به صورت حکم غایبی، صادر گردد، وقتی بر اساس قانون إعمالی آن دادگاه یا دیوان، لازم‌الاجرا گردید، پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم‌الاجرا شدن در آن محقق می‌شود، بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. تجدیدنظر در این امر پذیرفته نیست. این مقررات بایستی در تسويه‌های قضایی نیز إعمال شود.

بند ۲- بند ۱ در مورد احکام موقت و نیز جبران خسارت هزینه‌های خواهانی که اقامه دعوی وی رد شده است، إعمال نخواهد شد.

بند ۳- بدھی های ناشی از یک عملیات حمل و نقلی تابع قواعد یکسان CIM یا قواعد یکسان شرکت حمل و نقلی^{۱۴} که تابع صلاحیت قضایی آن دولت عضو نمی باشد به شرکت حمل و نقل دیگر بدھکار می باشد فقط طبق حکم صادره از سوی مقام قضایی کشوری که دارای صلاحیت قضایی در برابر شرکت مکلف به پرداخت بدھی قابل اجرا می باشد.

بند ۴- بدھی های ناشی از قراردادی که تابع قواعد یکسان CIM یا قواعد یکسان حکم صادره توسط مقام قضائی کشور عضوی که صلاحیت قضایی بر شرکت موظف به پرداخت بدھی دارد بایستی گرفته شود.

بند ۵- وسائل نقلیه ریلی را فقط می‌توان در قلمرو کشوری- غیر از قلمرو کشوری که دفتر مرکزی شخص شخص در اختیاردارنده^{۱۵} وسیله نقلیه در آنجا قرار دارد- و تحت حکم صادره توسط مقام قضائی آن کشور ضبط نمود. منظور از واژه "شخص در اختیاردارنده" شخصی یا نهادی است که مالک وسیله نقلیه بوده یا حق استفاده از آن را دارد و از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره برداری می‌نماید.

عنوان سوم ساختار و عملکرد ۱۳ ماده نهادها

بند ۱- عملکرد سازمان به وسیله نهادهای زیر تضمین خواهد شد:

- (a) مجمع عمومی،
- (b) کمیته اداری،

¹⁴ - Transport undertaking

¹⁵ - Keeper

(c) کمیته تجدید نظر،

(d) کمیته کارشناسان حمل و نقل کالاهای خطرناک (کمیته کارشناسی RID)،

(e)- کمیته تسهیل ریلی،

(f)- کمیته کارشناسان فنی،

(g)- دیرکل.

بند ۲- مجمع عمومی می‌تواند در خصوص ایجاد موقتی کمیته‌های دیگری برای وظایف خاص تصمیم‌گیری نماید.

بند ۳- در تعیین حد نصاب در مجمع عمومی و یا کمیته‌های اشاره شده در قسمتهاي C تا f از بند ۱، کشورهای عضوی که حق رأی ندارند (بند ۵ از ماده ۱۴، بند ۷ از ماده ۲۶، یا بند ۴ از ماده ۴۰)، مد نظر قرار نخواهند گرفت.

بند ۴- ریاست مجمع عمومی، ریاست کمیته اداری و نیز مقام دیرکلی باید، اصولاً، به ملت های کشورهای مختلف عضو، داده شود.

۱۴ ماده

مجمع عمومی

بند ۱- مجمع عمومی متشکل از تمامی کشورهای عضو خواهد بود.

بند ۲- مجمع عمومی بایستی:

(a) آئین نامه داخلی خود را تدوین نماید؛

(b) اعضای کمیته اداری و نیز یک عضو جانشین برای هر یک از آنها را تعیین نموده و دولت عضوی را که ریاست کمیته را به عهده خواهد گرفت انتخاب نماید (بندهای ۱ تا ۳ از ماده ۱۵)؛

(c) دیرکل را انتخاب نماید (بند ۲ از ماده ۲۱)؛

(d) دستورالعمل‌های مربوط به فعالیت کمیته اداری و دیرکل را صادر نماید؛

(e)- برای هر دوره‌ی سه ساله، سقف مبلغی که هزینه‌های سازمان در طول هر دوره مالی (ماده ۲۵) می‌تواند به آن حد برسد را تعیین نماید؛ در غیر اینصورت، این مجمع بایستی دستورالعمل‌هایی درباره‌ی چارچوب این هزینه‌ها برای یک دوره‌ی حداکثر سه ساله صادر نماید؛

(f)- در خصوص اینکه دفتر مرکزی سازمان در محلی دیگر مستقر شود یا خیر، تصمیم‌گیری نماید (بند ۲ از ماده ۱)؛

(g)- در خصوص معرفی سایر زبان‌های کاری تصمیم‌گیری نماید (بند ۶ از ماده ۱)؛

(h)- درخصوص تقبل سایر اختیارات توسط سازمان (بند ۱ از ماده ۴) و نیز انتقال اختیارات سازمان به یک سازمان بینالدول دیگر تصمیم‌گیری نماید(بند ۲ از ماده ۴)؛

(i)- در صورت لزوم، درخصوص ایجاد کمیته‌های موقت برای انجام وظایف خاص تصمیم‌گیری نماید(بند ۲ از ماده ۱۳)؛

(j)- بررسی نماید که آیا رفتار یک کشور باستی به عنوان انصراف ضمنی از کنوانسیون تلقی گردد یا خیر (بند ۷ از ماده ۲۶)؛

(k)- درخصوص اینکه آیا انجام بازرگانی حساب‌ها به کشور عضو دیگری، غیر از کشوری که دفتر مرکزی در آن مستقر است، واگذار شود یا خیر، تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۲۷)؛

(l)- درخصوص پیشنهادات ارائه شده برای اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید(بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۳)؛

(m)- درخصوص درخواست عضویت‌هایی که به این مجمع تسلیم شده است تصمیم‌گیری نماید (بند ۴ از ماده ۳۷)؛

(n)- درخصوص شرایط الحق یک سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۳۸)؛

(o)- درخصوص درخواست‌های همکاری که به این مجمع تسلیم گردیده است تصمیم‌گیری نماید (بند ۱ از ماده ۳۹)؛

(p)- درخصوص انحلال سازمان و تصمیم‌گیری درباره واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بینالدولی دیگر تصمیم‌گیری نماید (ماده ۴۳)؛

(q)- درخصوص سایر مسائل مندرج در دستور کار تصمیم‌گیری نماید.

بند ۳- دیرکل، نشست مجمع عمومی را هر ۳ سال یکبار، خواه به درخواست $\frac{1}{3}$ کشورهای عضو، یا $\frac{1}{3}$ اعضای کمیته اداری، و همچنین در مواردی که در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۳ و بند ۴ از ماده ۳۷ به آنها اشاره شده، برگزار خواهد کرد. وی باستی پیش‌نویس دستور کار را، حداقل سه ماه پیش از برگزاری جلسه- بر اساس شرایطی که در آئین‌نامه داخلی که در بند یک، قسمت a به آن اشاره شده- به کشورهای عضو ارسال نماید.

بند ۴- مجمع عمومی زمانی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که اکثریت کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند. یک کشور عضو می‌تواند کشور دیگری را به عنوان نماینده خود معرفی کند، ولی یک کشور نمی‌تواند نمایندگی بیش از یک کشور دیگر را به عهده بگیرد.

بند ۵- در صورت رأی گیری در مجمع عمومی درخصوص اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون، کشورهای عضوی که بر اساس جمله‌ی اول بند ۱ از ماده ۴۲، درخصوص آن پیوست، اظهارنامه صادر نموده‌اند حق رأی نخواهند داشت.

بند ۶- مجمع عمومی تصمیمات خود را با رأی اکثر کشورهای عضو حاضر در زمان رأی گیری اتخاذ خواهد نمود، البته به جز در موارد مندرج در قسمت‌های (e)، (f)، (g)، (h)، (l) و (p) از بند ۲، و نیز مورد مندرج در بند ۶ از ماده ۳۴، که حضور $\frac{2}{3}$ اعضاء برای تصمیم گیری در مورد آنها ضروری است. با این وجود، در مورد بند ۲ قسمت ۱ نیز حضور اکثریت $\frac{2}{3}$ اعضاء صرفاً در صورتی ضروری است که پیشنهادات مربوط به اصلاح خود کنوانسیون- به استثنای ماده‌های ۹ و ۲۷ بندهای ۲ تا ۴ و نیز پروتکل اشاره شده در بند ۴ از ماده ۱- باشد.

بند ۷- به دعوت دیرکل که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت می‌پذیرد:

(a) کشورهایی که عضو این سازمان نیستند،

(b) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی که صلاحیت در مسائل فعالیت‌های سازمان داشته، یا با مشکلات مندرج در دستور کار سروکار دارند،

می‌توانند با صلاحیت مشورتی در نشست‌های مجمع عمومی شرکت کنند.

ماده ۱۵

کمیته اداری

بند ۱- کمیته اداری متشکل از $\frac{1}{3}$ کشورهای عضو خواهد بود.

بند ۲- اعضای کمیته و یک عضو جانشین برای هر یک از آنها و نیز کشوری که ریاست کمیته را به عهده دارد برای مدت ۳ سال انتخاب خواهند شد. ترکیب کمیته برای هر دوره، به خصوص با توجه به توزیع عادلانه جغرافیائی تعیین خواهد شد. عضو جانشین که طی یک دوره به عضویت کمیته درآمده باشد، در دوره بعدی باید به عنوان یکی از اعضای کمیته انتخاب شود.

بند ۳- در صورتی که یک پست خالی باشد، یا حق رأی یک عضو به تعلیق درآید یا در صورت غیبت یک عضو طی ۲ نشست پیاپی کمیته، بدون اینکه آن عضو طبق بند ۶ کشور عضو دیگری را به عنوان نماینده معرفی نموده باشد، عضو جانشین منتخب مجمع عمومی، وظایف عضو مزبور را برای بقیه‌ی دوره انجام خواهد داد.

بند ۴- به استثنای مورد مندرج در بند ۳، هیچ کشور عضوی نمی‌تواند برای بیش از ۲ دوره‌ی کامل پیاپی در کمیته حضور داشته باشد.

بند ۵- این کمیته بایستی:

- (a) آئین نامه داخلی خود را تدوین نماید؛
- (b) موافقتنامه دفتر مرکزی را منعقد نماید؛
- (c) اساسنامه کارکنان را برای سازمان تدوین نماید؛
- (d) کارمندان عالیرتبه سازمان را، با درنظر گرفتن صلاحیت نامزدها و توزیع جغرافیائی عادلانه منصوب نماید؛
- (e) آئین نامه‌ای در خصوص امور مالی و دفترداری سازمان تدوین نماید؛
- (f) برنامه کاری، بودجه، گزارش مدیریتی و حساب‌های سازمان را تصویب نماید؛
- (g) بر مبنای محاسبات تصویب شده، حق عضویت قطعی قابل پرداخت کشورهای عضو را طبق ماده ۲۶ برای سال تقویمی پیشین تعیین نماید، و نیز مبلغ پیش‌پرداخت صندوق برای کشورهای عضو را طبق بند ۵ از ماده ۲۶، برای سال جاری و سال تقویمی آتی مشخص نماید؛
- (h) اختیارات این سازمان که مربوط به همه کشورهای عضو یا فقط برخی از کشورهای عضو می‌شود و همچنین هزینه‌هایی که، بر این اساس، بایستی این کشورهای عضو پردازنند را تعیین نماید (بند ۴ از ماده ۲۶)؛
- (i) پاداش‌های ویژه را تعیین نماید (بند ۱۱ از ماده ۲۶)؛
- (j) دستورالعمل‌های خاص برای بازرگانی حساب‌ها صادر نماید (بند ۱ از ماده ۲۷)؛
- (k) به عهده گرفتن وظایف اداری توسط سازمان را تصویب (بند ۳ از ماده ۴) و حق عضویت خاص ناشی از آن را برای دولت عضو مورد نظر تعیین نماید؛
- (l) گزارش مدیریتی، صورت حساب‌ها و نیز تصمیمات و توصیه‌های خود را به کشورهای عضو ارسال نماید؛
- (m) با توجه به اینکه مجمع عمومی بایستی ترکیب کمیته اداری را تعیین نماید (مورد b بند ۲ از ماده ۱۴) حداقل دو ماه پیش از افتتاح نشست مجمع عمومی، گزارش فعالیت کمیته اداری و نیز پیشنهاداتی برای نحوه‌ی مناسب محقق ساختن آن را برای کشورهای عضو تدوین و ارسال نماید؛
- (n) بر مدیریت دیرکل نظارت نماید؛
- (o) بر إعمال صحيح كنوانسيون از سوی دير كل و اينكه وي تصميمات متخده ساير نهادها را به اجرا درآورد، نظارت نماید؛ در اين راستا، کمیته می‌تواند اقدام به اتخاذ کليه تدابيری نماید که که می‌تواند إعمال كنوانسيون و تصميمات مذكور را بهتر نمایند؛
- (p) در خصوص مسائلی که می‌توانند بر فعالیت این سازمان تاثیر بگذارند و توسط يك کشور عضو يا توسط دير كل، به کمیته تسلیم شده است، نظرات مستدل ارائه دهد؛

q) اختلافات بین یک کشور عضو و دبیر کل درخصوص نقش وی به عنوان امانتدار را حل و فصل

نماید (بند ۲ از ماده ۳۶)؛

۱۲) درخصوص تقاضاهای تعلیق عضویت تصمیم‌گیری نماید (ماده ۴۰).

بند ۶- کمیته اداری هنگامی به حد نصاب خواهد رسید که $\frac{2}{3}$ اعضای آن حضور داشته باشند. اگر چه یک عضو می‌تواند نماینده عضو دیگر شود، اما هیچ عضوی نمی‌تواند نماینده‌گی بیش از یک عضو دیگر را به عهده گیرد.

بند ۷- این کمیته باید تصمیمات خود را با اکثریت اعضای حاضر در زمان رأی‌گیری اتخاذ نماید.

بند ۸- کمیته اداری همیشه در دفتر مرکزی سازمان تشکیل جلسه خواهد داد مگر آنکه کمیته مجبور به نحو دیگری در این خصوص تصمیم گرفته باشد. صورت جلسه نشست‌ها با استی برای تمامی کشورهای عضو ارسال گردد.

بند ۹- رئیس کمیته باشی:

a) کمیته را حداقل سالی یک بار و نیز به درخواست ۴ عضو کمیته یا به درخواست دبیر کل، برگزار نماید.

b) پیش‌نویس دستور جلسه را برای اعضای کمیته ارسال دارد.

c) به مسائل فوری که در حد فاصل بین نشست‌ها به وجود می‌آید در چارچوب و شرایط مندرج در آئین‌نامه داخلی، رسیدگی نماید.

d) موافقت‌نامه دفتر مرکزی که در قسمت b از بند ۵ به آن اشاره شده را امضاء نماید.

بند ۱۰- کمیته در محدوده مسئولیت‌های خاص خود، می‌تواند انجام برخی از وظایف خاص را به رئیس واگذار نماید.

۱۶ ماده

سایر کمیته‌ها

بند ۱- اصولاً، کمیته‌های اشاره شده در قسمت‌های C تا F از بند ۱ و بند ۲ از ماده ۱۳، باشیستی متشكل از تمام کشورهای عضو باشد. هنگامی که کمیته تجدید نظر، کمیته کارشناسان فنی در چارچوب صلاحیت‌های خود، درخصوص اصلاح پیوست‌های کنوانسیون دقیقاً بررسی نموده و تصمیم‌گیری می‌کند، کشورهای عضوی که درخصوص پیوست‌های مورد بحث، طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه صادر نموده‌اند جزء اعضای کمیته‌ی مربوط به آن نخواهند بود.

بند ۲- دبیر کل بایستی خواه به ابتکار خود یا به درخواست ۵ کشور عضو، یا به درخواست کمیته اداری، این کمیته‌ها را برگزار نماید. وی بایستی پیش‌نویس دستور کار را حداقل دو ماه قبل از افتتاح نشست برای کشورهای عضو ارسال نماید.

بند ۳- هر کشور عضو می‌تواند کشور عضو دیگری را به عنوان نماینده خود معرفی نماید. معذلک هیچ کشوری نمی‌تواند نماینده بیش از دو کشور دیگر باشد.

بند ۴- هر کشور عضو حاضر فقط یک حق رأی دارد. یک پیشنهاد در صورتی تصویب خواهد شد که تعداد آراء مثبت به آن:

- a) حداقل به اندازه $\frac{1}{3}$ تعداد کشورهای عضوی که در رأی گیری حضور دارند باشد.
- b) بیشتر از تعداد آراء منفی آن بوده باشد.

بند ۵- به دعوت دبیر کل که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت می‌پذیرد:

- (a) کشورهایی که عضو این سازمان نیستند،
 - (b) همچنین کشورهایی که به هر دلیلی عضو کمیته مورد نظر نیستند،
 - (c) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی که صلاحیت مسائل مربوط به فعالیت‌های این سازمان را داشته، یا با مشکلات مندرج در دستور کار سروکار دارند،
- می‌توانند با صلاحیت مشورتی در نشست‌های کمیته‌ها شرکت کنند.

بند ۶- کمیته‌ها بایستی برای هر نشست یا برای یک دوره توافق شده یک رئیس و یک یا چند معاون انتخاب کنند.

بند ۷- اقدامات بایستی به زبان‌های کاری انجام شود. سخنرانی‌هایی که به یکی از زبان‌های کاری ارائه می‌شود به صورت چکیده به سایر زبان‌های کاری ترجمه خواهد شد؛ پیشنهادها و تصمیمات بایستی به طور کامل در ترجمه شوند.

بند ۸- صورت جلسات بایستی حاوی خلاصه مذاکرات باشد. پیشنهادها و تصمیمات بایستی به طور کامل در صورت جلسات درج شوند. درخصوص تصمیمات، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود. صورت جلسات بایستی برای تمامی کشورهای عضو ارسال گردد.

بند ۹- این کمیته‌ها می‌توانند برای رسیدگی به مسائل خاص، گروه‌های کاری تشکیل دهند.

بند ۱۰- این کمیته‌ها بایستی آئین نامه داخلی خود را تدوین نمایند.

۱۷ ماده

کمیته تجدیدنظر

بند ۱ - کمیته تجدیدنظر بایستی:

- (a) طبق بند ۴ از ماده ۳۳، درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.
- (b) طبق بند ۲ از ماده ۳۳، پیشنهادهای را که قرار است برای تصمیم‌گیری به مجمع عمومی تسلیم شود، مورد بررسی قرار دهد.

بند ۲ - کمیته تجدیدنظر هنگامی به حد نصاب خواهد رسید (بند ۳ از ماده ۱۳) که اکثریت کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

۱۸ ماده

کمیته کارشناسی RID

بند ۱ - کمیته کارشناسی RID بایستی براساس بند ۵ از ماده ۳۳ درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.

بند ۲ - کمیته کارشناسی RID، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که $\frac{1}{3}$ کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

۱۹ ماده

کمیته تسهیل ریلی

بند ۱ - کمیته تسهیل ریلی بایستی:

(a) نظر خود را در خصوص تمامی مسائل مربوط به تسهیل عبور از مرزها در ترافیک بین‌المللی ریلی ابراز دارد.

(b) استانداردها، متدها، رویه‌ها و اقدامات مربوط به تسهیل ریلی را توصیه نماید.

بند ۲ - کمیته تسهیل ریلی، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که $\frac{1}{3}$ کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

۲۰ ماده

کمیته کارشناسان فنی

بند ۱ - کمیته کارشناسان فنی بایستی:

a) طبق ماده ۵ از قواعد یکسان APTU، درخصوص اعتبار یک استاندارد فنی مربوط به تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی، تصمیم‌گیری نماید. هنگام اتخاذ چنین تصمیماتی، استانداردهای فنی و یا قسمت‌های خاص مرتبط با این استانداردها ممکن است اعتبار یافته و یا از اعتبار ساقط شوند اما تحت هیچ شرایطی مورد اصلاح واقع نمی‌شوند.

b) طبق ماده ۶ از قواعد یکسان APTU، درخصوص اتخاذ یا اصلاح یک دستورالعمل فنی یکسان مربوط به ساخت، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری یا اتخاذ یک رویه درخصوص تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی، تصمیم‌گیری نماید.

c) بر إعمال استاندارهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط به تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی نظارت نموده و تدوین این دستورالعمل‌ها را با در نظر گرفتن معترسازی یا اتخاذ آنها بر طبق روند پیش‌بینی شده در ماده‌های ۵ و ۶ از قواعد یکسان APTU، بررسی نماید.

d) طبق بند ۶ از ماده ۳۳، درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری نماید.

e) به سایر اموری که طبق قواعد یکسان APTU و قواعد یکسان ATMF به این کمیته محول شده، رسیدگی نماید.

بند ۲ - کمیته کارشناسان فنی (بند ۳ از ماده ۱۳) زمانی به حد نصاب خواهد رسید که نیمی از کشورهای عضو در راستای بند ۱ از ماده ۱۶ در جلسه حضور داشته باشند. هنگام تصمیم‌گیری درخصوص مقررات ضمایم قواعد یکسان APTU، کشورهای عضوی که طبق بند ۴ از ماده ۳۵، به آن مقررات اعتراض کرده‌اند یا طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان APTU اظهارنامه ارائه کرده‌اند حق رأی نخواهند داشت.

۲۱ ماده

دبیر کل

بند ۱ - دبیر کل بایستی وظایف دبیرخانه این سازمان را به عهده گیرد.

بند ۲ - دبیر کل توسط مجمع عمومی برای یک دوره ۳ ساله انتخاب خواهد شد و می‌تواند حداکثر تا دوبار دیگر به این سمت مجددًا انتخاب شود.

بند ۳ - دبیر کل به‌ویژه باید:

a) وظایف مربوط به امنی استاد را به عهده گیرد (ماده ۳۶)؛

b) نماینده سازمان در خارج از سازمان باشد؛

c) تصمیمات متخذه‌ی مجمع عمومی و کمیته‌ها را به کشورهای عضو ارسال نماید (بند ۱ از ماده ۳۴، بند ۱ از ماده ۳۵)؛

- (d) وظایفی که سایر ارگان‌های سازمان به وی محول کرده‌اند را به انجام برساند؛
- (e) پیشنهادهای کشورهای عضو را برای اصلاح کنوانسیون بررسی نماید در صورت لزوم از همکاری کارشناسان بهره گیرد؛
- (f) مجمع عمومی و کمیته‌ها را برگزار نماید (بند ۳ از ماده ۱۴، بند ۲ از ماده ۱۶)؛
- (g) استاد لازم برای نشست‌های نهادهای مختلف را به موقع به کشورهای عضو ارسال نماید؛
- (h) برنامه کاری، پیش‌نویس بودجه و گزارش مدیریتی سازمان را تهیه نموده و آنها را برای تصویب به کمیته اداری تسلیم نماید (ماده ۲۵)؛
- (i) امور مالی سازمان را در چارچوب بودجه مصوب اداره نماید؛
- (j) به درخواست یکی از طرفین دعوی، برای حل و فصل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون بین آنها از طریق یکی از دفاتر معتبر خود تلاش نماید؛
- (k) به درخواست همه طرف‌های دعوی، درخصوص اختلافات ناشی از تفسیر و یا اجرای کنوانسیون اعلام نظر نماید؛
- (l) وظایفی که در عنوان پنجم به وی محول شده است را به عهده گیرد؛
- (m) کلیه مکاتباتی که توسط کشورهای عضو، انجمن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی اشاره شده در بند ۵ از ماده ۱۶، و متصدیانی (کاریرها، مدیران زیربنایی و غیره) که در ترافیک ریلی بین‌المللی شرکت می‌کنند را دریافت نموده و در صورت اقتضا، آنها را به سایر کشورهای عضو، انجمن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی و نیز شرکت‌ها ابلاغ نماید؛
- (n) کارکنان سازمان را اداره نماید؛
- (o) به کشورهای عضو در مورد کلیه پست‌های خالی سازمان به موقع اطلاع رسانی نماید؛
- (P) فهرست خطوط و مسیرهای اشاره شده در ماده ۲۴ را به روز رسانی نموده و منتشر نماید.
- بند ۴- دبیر کل می‌تواند به ابتکار خود به منظور اصلاح کنوانسیون پیشنهاداتی ارائه نماید.

ماده (۲۲)

کارکنان سازمان

حقوق و تکالیف کارکنان سازمان بایستی براساس مقررات کارکنان که توسط کمیته اداری طبق قسمت C بند ۵ از ماده ۱۵ تدوین شده، تعیین شود.

ماده (۲۳)

نشریه

بند ۱- سازمان بایستی نشریه‌ای منتشر نماید که حاوی مکاتبات رسمی و نیز دیگر اطلاعات ضروری و مفید در زمینه اجرای کنوانسیون باشد.

بند ۲- مکاتباتی را که براساس کنوانسیون دبیر کل مسئول پاسخگویی به آنها است در صورت اقتضا، می‌توان به شکل یک نشریه چاپ نمود.

۲۴ ماده

فهرست خطوط یا مسیرها

بند ۱- مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در ماده اول قواعد یکسان CIV و ماده اول قواعد یکسان CIM، که در آنها افزون بر حمل و نقل ریلی، حمل و نقل دریایی با استفاده از یک قرارداد واحد حمل و نقلی صورت می‌گیرد، بایستی شامل دو فهرست باشد:

(a) فهرست مسیرهای آبی داخلی و دریایی CIV

(b) فهرست مسیرهای آبی داخلی و دریایی CIM

بند ۲- خطوط ریلی یک کشور عضو که طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIM حق شرط تسلیم نموده اند، بر اساس آن حق شرط بایستی شامل دو فهرست باشد:

(a) فهرست خطوط ریلی CIV

(b) فهرست خطوط ریلی CIM

بند ۳- کشورهای عضو بایستی ابلاغ خود درخصوص گنجاندن یا حذف خطوط یا مسیرهای اشاره شده در بندۀای ۱ و ۲ را به دبیر کل ارسال نمایند. چنانچه مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در بند ۱ کشورهای عضو را به یکدیگر متصل نماید در آن صورت بایستی فقط با توافق آن کشورها در فهرست‌ها گنجانده شود، برای حذف یک مسیر، ابلاغ از جانب یکی از کشورها کافی است.

بند ۴- دبیر کل بایستی گنجاندن یا حذف یک خط یا مسیر را به کلیه کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۵- حمل و نقل در مسیرهای آبی داخلی و دریایی اشاره شده در بند ۱ و حمل و نقل در خطوط ریلی اشاره شده در بند ۲، با انقضای مدت یک ماهه پس از تاریخ ابلاغ گنجاندن آنها از سوی دبیر کل، بایستی تابع مقررات کنوانسیون باشد. چنان مسیر یا خطی، با انقضای مهلت یک ماهه از تاریخ ابلاغ حذف آن از سوی دبیر کل دیگر تابع مقررات کنوانسیون نخواهد بود مگر حمل و نقل های جاری که باید به پایان برسند.

عنوان چهارم

امور مالی

۲۵ ماده

برنامه کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش سالانه

بند ۱- بودجه و حساب‌های این سازمان، بایستی یک دوره یک سال تقویمی را پوشش دهد. برنامه کاری بایستی یک دوره دوساله تقویمی را پوشش دهد.

بند ۲- این سازمان سالانه یکبار بایستی گزارش مدیریتی منتشر نماید.

بند ۳- کمیته اداری بایستی برای هر دوره بودجه‌ای، به پیشنهاد دبیر کل، کل میزان مخارج سازمان را تعیین نماید.

۲۶ ماده

تأمین مالی هزینه‌ها

بند ۱- براساس بندۀای ۲ تا ۴، آن بخش از هزینه‌های سازمان که تحت پوشش سایر درآمدها نیستند را بایستی کشورهای عضو به عهده گیرند. دو پنجم از آن هزینه‌ها بر بنای نظام تقسیم حق عضویت‌های سازمان ملل، و سه پنجم از آن هزینه‌ها به تناسب طول کل زیربنای ریلی و نیز خدمات مسیرهای آبی داخلی و دریایی براساس بند ۱ از ماده ۲۴ تأمین خواهد شد. با این حال، مسیرهای آبی داخلی و دریایی بایستی فقط به نسبت نیمی از طول مسیر آنها محاسبه شود.

بند ۲- وقتی که یک کشور عضو طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا براساس بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان CIM حق شرطی تسلیم نموده باشد، فرمول حق عضویت اشاره شده در بند ۱ به شرح ذیل إعمال خواهد شد:

(a) بجای طول کل زیربنای ریلی قلمرو آن کشور عضو، فقط طول خطوط ریلی گنجانده شده براساس بند ۲ از ماده ۲۴ در نظر گرفته خواهد شد.

(b) آن بخشی از میزان حق عضویت که براساس سیستم سازمان ملل محاسبه می‌شود بایستی تابعی از طول خطوط و مسیرهای گنجانده شده طبق بندۀای ۱ و ۲ از ماده ۲۴ نسبت به طول کل زیربنای ریلی در قلمرو آن کشور عضو و نیز طول مسیرهای گنجانده شده طبق بند ۱ از ماده ۲۴، محاسبه شود؛ اما حق عضویت مزبور نمی‌تواند کمتر از ۰.۰۱ درصد باشد.

بند ۳- هر کشور عضو باید حداقل ۲۵٪ درصد و حداقل ۱۵٪ درصد حق عضویت‌ها را تأمین نماید.

بند ۴- کمیته اداری، بایستی اختیارات سازمان را با توجه به موارد ذیل تعیین نماید:

(a) همه کشورهای عضو را برابر دیده و هزینه‌ای که بایستی توسط همه کشورهای عضو تامین شود را براساس فرمول اشاره شده در بند ۱ تعیین نماید،

(b) صرفاً برخی از کشورهای عضو را در نظر گرفته و هزینه‌ای که بایستی توسط این کشورهای عضو تامین شود را بر اساس همان فرمول تعیین کند.

بند ۳، با إعمال تغييرات لازم، در اين خصوص نيز إعمال خواهد گردید. اين مقررات، بند ۳ از ماده ۴، را تحت تاثير قرار خواهد داد.

بند ۵- سهم کشورهای عضو از هزینه‌های سازمان به صورت پيش‌پرداخت نقدی، در دو قسط حداکثر تا ۳۱ اکبر سال بودجه‌ای قابل پرداخت خواهد بود. اين پيش‌پرداخت بایستی بر مبنای حق عضويت قطعي سال قبل باشد.

بند ۶- هنگام ارسال گزارش مدیريت و صورت حساب‌ها برای کشورهای عضو، دبیرکل بایستی مبلغ قطعي حق عضويت سال تقويمی گذشته و همچنين مبلغ پيش‌پرداخت نقدی سال تقويمی آتي را نيز ابلاغ نماید.

بند ۷- بعد از ۳۱ دسامبر سالی که دبیرکل طبق بند ۶ حق عضويت را ابلاغ مي‌نماید، بهره‌اي به ميزان ۵٪ به بدھي‌های سال گذشته تعلق مي‌گيرد. در صوريکه دو سال بعد از اين تاريخ، يك کشور عضو، حق عضويت خود را هنوز پرداخته باشد، حق رأي وی تا زمانی که تعهدش درخصوص پرداخت حق عضويت را به انجام برساند به حالت تعليق در خواهد آمد. با انقضاي مهلت اضافي دو ساله، مجمع عمومي بررسی خواهد کرد که آيا رفثار کشور مزبور بایستی به عنوان انصراف تلویحی آن کشور از کنوانيون تلقی شود يا خير، و در صورت اقتضا، تاريخ تنفيذ آن را نيز تعیين خواهد کرد.

بند ۸- حق عضويت‌های معوقه در موارد انصراف پیرو بند ۷ یا ماده ۴۱، و نيز در موارد تعليق حق رأي اشاره شده در قسمت b، بند ۴ از ماده ۴۰، همچنان به صورت دين باقی خواهد ماند.

بند ۹- مبالغ دريافت‌نشده، از طريق منابع سازمان جبران مي‌شوند.

بند ۱۰- کشور عضوي که از کنوانيون انصراف داده است می‌تواند از طريق الحق به کنوانيون مجدداً به عضويت درآيد، مشروط براینکه بدھي‌های خود را پرداخته باشد.

بند ۱۱- سازمان می‌تواند برای جبران هزینه‌های ويژه‌ی ناشی از فعالیت‌های پيش‌بینی شده در قسمت‌های (j) تا (l) بند ۳ از ماده ۲۱ مبالغی را دريافت نماید. در موارد پيش‌بینی شده در قسمت‌های (j) و (k)، بند ۳ از ماده ۲۱، كميته اداري به پيشنهاد دبیرکل مبالغ مزبور را تعين خواهد کرد؛ در موردی که در قسمت (l) بند ۳ از ماده ۲۱ پيش‌بینی شده، بند ۳ از ماده ۳۱ إعمال خواهد شد.

ماده ۵ (۲۷)

حسابرسی

بند ۱- جز در مواردی که مجمع عمومی به موجب قسمت k) بند ۲ از ماده ۱۴ تصمیم دیگری اخذ کند، حسابرسی‌ها باید توسط کشوری که دفتر مرکزی در آن واقع است، براساس قواعد مندرج در این ماده و تحت کلیه دستورالعمل‌های ویژه کمیته اداری، و مطابق با آئین نامه حسابداری و مالی سازمان، قسمت e) بند ۵ از ماده ۱۵ انجام گیرد.

بند ۲- حسابرس بایستی به کلیه دفاتر، حساب‌ها، استناد حسابرسی و دیگر اطلاعات دیگری که وی مفید بداند در هر زمانی و بدون محدودیت دسترسی داشته باشد.

بند ۳- حسابرس بایستی یافته‌های حسابرس را به آگاهی کمیته اداری و دبیر کل برساند. افزون بر این وی می‌تواند هر گونه نظری که در مورد گزارش مالی دبیر کل مناسب میداند را ارائه نماید.

بند ۴- حکم حسابرسی‌ها در آئین نامه حسابرسی و مالی و طبق حکم ضمیمه شده به آن تعریف شده است.

عنوان پنجم

داوری

ماده ۶ (۲۸)

صلاحیت

بند ۱- اختلافات بین کشورهای عضو که ناشی از تفسیر یا إعمال کنوانسیون بوده و نیز اختلافات بین کشورهای عضو و سازمان که ناشی از تفسیر یا اجرای پروتکل در خصوص امتیازات و مصونیت‌ها باشد را می‌توان به درخواست یکی از طرفین، به دیوان داوری ارجاع داد. طرفین بایستی آزادانه، ترکیب دیوان داوری و روال داوری را تعیین کنند.

بند ۲- سایر اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و سایر کنوانسیون‌هایی که توسط سازمان طبق بند ۲ از ماده ۲، تدوین شده‌اند، در صورتی که به طور مسالمت‌آمیز حل و فصل نشود یا به تصمیم دیوانها و محکم عادی ارجاع نگردد، می‌تواند با توافق طرف‌های ذینفع به دیوان داوری ارجاع شود. ماده‌های ۲۹ تا ۳۲ در مورد ترکیب دیوان داوری و آئین دادرسی داوری إعمال می‌شود.

بند ۳- هر کشوری هنگام ارسال درخواست الحاق به کنوانسیون می‌تواند حق عدم اجرای کلیه یا بخشی از مفاد بندۀای ۱ و ۲ را برای خود محفوظ دارد.

بند ۴- کشوری که به موجب بند ۳ حق شرطی را وضع می‌کند می‌تواند با اطلاع دادن به امین اسناد از آن صرفنظر کند. این صرفنظر نمودن، یک ماه بعد از تاریخی که امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد.

ماده (۲۹) توافقنامه برای ارجاع به داوری، ثبات

طرفین، توافقنامه‌ای برای ارجاع به داوری منعقد می‌کنند که بایستی شامل موارد ذیل باشد:

- (a) موضوع اصلی اختلاف؛
 - (b) ترکیب دیوان و مهلت توافق شده برای معرفی داور یا داوران؛
 - (c) محل توافق شده برای استقرار دیوان؛
- توافقنامه ارجاع به داوری باید برای دیرکل که نقشِ ثبات را دارد، ارسال شود.

ماده (۳۰) داوران

بند ۱- دیرکل بایستی فهرستی از هیئت داوران را تهیه نموده و آن را به روز نگه دارد. هر کشور عضو می‌تواند دو نفر از اتباع کشور خود را در هیئت داوران نامزد نماید.

بند ۲- هیئت داوران طبق توافقنامه ارجاع به داوری بایستی متشکل از ۱، ۳ یا ۵ داور باشد. داوران بایستی از بین افراد موجود در فهرست اشاره شده در بند ۱، انتخاب شوند. با این وجود، چنانچه در توافقنامه ارجاع به داوری، ۵ داور پیش‌بینی شده باشد هر کدام از طرفین می‌تواند یک داور از خارج از فهرست انتخاب کند. در صورتی که در توافقنامه ارجاع به داوری، یک داور پیش‌بینی شده باشد، وی با توافق دوجانبه طرفین انتخاب خواهد شد. اگر توافقنامه ارجاع به داوری، ۳ یا ۵ داور را پیش‌بینی کرده باشد هر یک از طرفین بایستی یک یا ۲ داور را به اقتضای مورد، انتخاب نمایند و آن داوران با توافق دوجانبه، داور سوم یا پنجم را انتخاب خواهند کرد که این داور، رئیس دیوان داوری خواهد بود. اگر طرفین نتوانند در خصوص تعیین یک داور واحد به توافق برستند یا داوران منتخب نتوانند در خصوص داور سوم یا پنجم به توافق برستند، آنگاه این انتخاب بایستی توسط دیرکل صورت گیرد.

بند ۳- داور واحد یا داور سوم یا پنجم، باید ملیت غیر از ملیت طرفین دعوا داشته باشد مگر اینکه طرفین دعوا از یک ملیت باشند.

بند ۴- وساطت طرف سوم در اختلاف نبایستی بر ترکیب دیوان داوری تأثیر بگذارد.

ماده (۳۱)

روال، هزینه‌ها

بند ۱- دیوان داوری بایستی درخصوص روالی که باید دنبال شود به ویژه با عنایت به مقررات ذیل تصمیم‌گیری نماید:

a) دیوان بایستی به دعاوی بر اساس مدارک ارائه شده از سوی طرفین رسیدگی و قضاوت نماید، اما هنگامی که قرار است نظر قانونی بدهد به تفاسیر طرفین محدود نخواهد شد؛

b) دیوان نمی‌تواند به چیزی بیش از یا غیر از آنچه که خواهان در درخواست اصلی خود ادعا کرده یا چیزی کمتر از آنچه که خوانده آن را تحت عنوان بدھی تایید نموده، حکم دهد؛

c) حکم داوری که می‌بایست ابتدا دلایل آن حکم ذکر شود توسط دیوان داوری تدوین و توسط دیرکل به طرفین ابلاغ خواهد شد؛

d) به جز در صورتی که مقررات الزامی قانون کشوری که دیوان داوری در آنجا مستقر است به نحو دیگری پیش‌بینی کرده و یا توافقنامه مغایری بین طرفها وجود داشته باشد، حکم دیوان داوری، نهایی خواهد بود.

بند ۲- دیرکل، حق‌الرحمه داوران را تعیین خواهد کرد.

بند ۳- دیوان بایستی در حکم خود میزان هزینه‌ها و مخارج را تعیین نموده و در مورد اینکه آنها و همچنین حق‌الرحمه داوران چگونه بین طرفین تقسیم شود تصمیم‌گیری نماید.

ماده (۳۲)

محدودیت زمانی، اجرا

بند ۱- درخصوص وقه در دوره‌های محدودیت زمانی، شروع اقدامات داوری همان اثری را خواهد داشت که مقررات قابل إعمال حقوق ماهوی بر اقامه دعوی در دادگاهها یا دیوان‌های عادی دارد.

بند ۲- حکم دیوان داوری پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم‌الاجرا شدن در آن محقق می‌شود بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. تجدیدنظر در این امر پذیرفته نیست.

عنوان ششم

اصلاحات کنوانسیون

ماده (۳۳)

صلاحیت

بند ۱- دیرکل بایستی پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون را که از طرف کشورهای عضو برایش ارسال گردیده یا خود تدوین نموده، بلاfacile به اطلاع کشورهای عضو برساند.

بند ۲- مجمع عمومی در مورد پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون، چنانچه بر اساس بندهای ۴ تا ۶ مقام ذیصلاح دیگری پیش‌بینی نشده باشد، تصمیم‌گیری خواهد نمود.

بند ۳- مجمع عمومی با دریافت پیشنهاد اصلاحی، می‌تواند با اکثریت پیش‌بینی شده در بند ۶ از ماده ۱۴، درباره این که چنین پیشنهادی با یکی از مقررات یا چند مقررات پیوست‌های کنوانسیون ارتباط نزدیکی دارد تصمیم‌گیری نماید. در این مورد و نیز در مواردی که در جمله‌های دوم بندهای ۴ تا ۶ آمده، مجمع عمومی صلاحیت تصمیم‌گیری درخصوص اصلاح آن مقررات پیوست‌ها را نیز دارد.

بند ۴- مشروط به تصمیمات متخذه مجمع عمومی طبق جمله اول از بند ۳، کمیته تجدید نظر در مورد پیشنهادات مربوط به اصلاح موارد زیر تصمیم‌گیری خواهد کرد:

(a) بندهای ۲ تا ۴ ماده‌های ۹ و ۲۷

(b) قواعد یکسان CIV، به استثنای ماده‌های ۱، ۲، ۵، ۶، ۱۶، ۲۶، ۳۹، ۴۱ تا ۵۳ و ۵۶ تا ۶۰

(c) قواعد یکسان CIM، به استثنای بندهای ۱ و ۲ از ماده‌های ۱، ۵، ۶، بند ۲ از ماده‌های ۸، ۱۲، ۱۳، ۱۴، بند ۲ از ماده‌های ۱۵، ۱۶، بندهای ۶، ۷ از ماده ۱۹، و نیز ماده‌های ۲۳ تا ۲۷، ۳۰ تا ۳۳، ۴۱ تا ۴۴ و ۴۸ تا ۵۰

(d) قواعد یکسان CUV، به استثنای ماده‌های ۱، ۴، ۵ و ۷ تا ۱۲

(e) قواعد یکسان CUI، به استثنای ماده‌های ۱، ۲، ۴، ۸، ۱۵ تا ۱۷، ۲۱، ۲۳، ۲۵ تا ۲۷

(f) قواعد یکسان APTU، به استثنای ماده‌های ۱، ۳ و ۹ تا ۱۱ و نیز ضمایم این قواعد یکسان

(g) قواعد یکسان ATMF، به استثنای ماده‌های ۱، ۳ و ۹

هنگامی که پیشنهادهای اصلاحی طبق قسمت‌های a) تا g) به کمیته تجدیدنظر تسلیم گردید، یک سوم کشورهای حاضر در این کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت تصمیم‌گیری به مجمع عمومی تسلیم گردد.

بند ۵- کمیته کارشناسی RID با استثنای درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح مفاد مقررات مربوط به حمل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID) تصمیم‌گیری نماید. هنگامی که چنین پیشنهاداتی به کمیته کارشناسی RID تسلیم گردد، یک سوم کشورهای حاضر در کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

بند ۶- کمیته کارشناسان فنی با استثنای درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح ضمایم قواعد یکسان APTU تصمیم‌گیری نماید. هنگامی که چنین پیشنهادهایی به کمیته کارشناسان فنی تسلیم می‌شود، یک سوم کشورهای حاضر در کمیته می‌توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

ماده ۵ (۳۴)

تصمیمات مجمع عمومی

بند ۱ - دبیر کل بایستی تصمیمات اتخاذ شده در مجمع عمومی درخصوص اصلاحات کنوانسیون را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۲ - خود این اصلاحات کنوانسیون، که با تصمیم مجمع عمومی قطعی شده است، دوازده ماه پس از تصویب آنها توسط دو سوم کشورهای عضو، برای تمامی کشورهای عضو، به استثنای کشورهایی که پیش از لازم‌الاجراشدن اصلاحات طی اظهارنامه‌ای عدم موافقت خود با اصلاحات مذکور را اعلام داشته‌اند، لازم‌الاجرا خواهد بود.

بند ۳ - اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون که در مجمع عمومی تصویب شده است دوازده ماه بعد از تصویب آنها توسط نیمی از کشورهایی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه‌ای ارائه نکرده‌اند، برای تمام کشورهای عضو، به استثنای کشورهایی که پیش از لازم‌الاجرا شدن این اصلاحات، طی اظهارنامه‌ای عدم موافقت خود با اصلاحات مذکور را اعلام نموده‌اند و نیز به استثنای کشورهایی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه صادر کرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد بود.

بند ۴ - کشورهای عضو بایستی ابلاغیه‌های خود در خصوص تصویب اصلاحات کنوانسیون که توسط مجمع عمومی تصمیم‌گیری شده و نیز اظهارنامه‌های خود مبنی بر عدم موافقت با این اصلاحات را برای دبیر کل ارسال نمایند. دبیر کل بایستی این موارد را به اطلاع سایر کشورهای عضو برساند.

بند ۵ - مهلت اشاره شده در بندهای ۲ و ۳، از روز ابلاغ دبیر کل در باره اینکه شرایط لازم‌الاجراشدن اصلاحات، محقق شده‌اند، آغاز خواهد شد.

بند ۶ - مجمع عمومی می‌تواند در زمان اتخاذ یک اصلاح، مشخص نماید که اصلاح مذبور اینگونه است که هر کشور عضوی که طبق بند ۲ یا ۳ اقدام به صدور اظهارنامه نماید و هر کشور عضوی که آن اصلاحیه را در طی مدت ۱۸ ماه پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن تصویب نکرده باشد، با انقضای این مهلت، دیگر عضو سازمان نخواهد بود.

بند ۷ - هرگاه تصمیمات مجمع عمومی درخصوص پیوست‌های کنوانسیون باشد، اجرای پیوست مورد نظر، تا زمان لازم‌الاجرا شدن تصمیمات درخصوص ترافیک با و بین کشورهای عضوی که طبق بند ۳ ظرف مهلت مقرر با این تصمیمات مخالفت کرده‌اند، کاملاً به حالت تعليق در می‌آید. دبیر کل بایستی این تعليق را به کشورهای عضو ابلاغ نماید؛ تعليق مذبور پس از انقضاء یک ماه از تاریخی که دبیر کل انصراف از مخالفت آن کشور عضو را به سایر کشورهای عضو ابلاغ می‌نماید، پایان خواهد یافت.

ماده (۳۵)

تصمیمات کمیته‌ها

بند ۱ - دیرکل بایستی اصلاحات کنوانسیون را که کمیته‌ها در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده‌اند به همه کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۲ - اصلاحات خود کنوانسیون، که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده، در اولین روز از دوازدهمین ماه بعد از ماهی که طی آن دیرکل موارد فوق را به اطلاع کشورهای عضو رسانده لازم‌الاجرا خواهد شد. کشورهای عضو می‌توانند ظرف چهار ماه بعد از تاریخ ابلاغ، اعتراض خود را تنظیم کنند. در صورت اعتراض یک چهارم کشورهای عضو، اصلاحات لازم‌الاجرا نخواهد شد. اگر یک کشور عضو، طی این ۴ ماه اعتراضی علیه تصمیم کمیته تجدید نظر تنظیم نماید و از کنوانسیون انصراف دهد، این انصراف، در تاریخ پیش‌بینی شده برای لازم‌الاجرا شدن این تصمیم، نافذ خواهد شد.

بند ۳ - اصلاحات پیوست‌های کنوانسیون، که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم‌گیری نموده، از اولین روز دوازدهمین ماه بعد از ماهی که طی آن که دیرکل موارد فوق را به کشورهای عضو ابلاغ نموده، برای همه کشورهای عضو لازم‌الاجرا خواهد شد. اصلاحاتی که در کمیته کارشناسی RID یا در کمیته کارشناسان فنی قطعی شده است، در اولین روز از ششمین ماه بعد از ماهی که طی آن دیرکل اصلاحات مزبور را به کشورهای عضو ابلاغ نموده، برای همه کشورهای عضو لازم‌الاجرا خواهد شد.

بند ۴ - کشورهای عضو می‌توانند ظرف مدت ۴ ماه از نخستین روز ابلاغ اشاره شده در بند ۳ مخالفت خود را اعلام نمایند. در صورتی که مخالفت توسط یک چهارم کشورهای عضو تنظیم شده باشد اصلاحات لازم‌الاجرا نخواهد شد. در کشورهای عضوی که در مهلت تعیین شده علیه تصمیم متancode اعتراض کرده باشند، اجرای آن پیوست، از زمانی که تصمیمات نافذ می‌شوند بایستی تا جایی که در ترافیک با و بین آن کشورهای عضو باشد به طور کامل به حالت تعليق در آید. با این حال، در موارد اعتراض به اعتبار یک استاندارد فنی یا در مورد اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان، از زمانی که تصمیمات نافذ شوند، تنها همان استاندارد یا دستورالعمل باید تا جایی که در ترافیک با و بین آن کشورهای عضو باشد، به حالت تعليق در آید؛ همین قاعده درخصوص اعتراض به بخشی از تصمیمات نیز معمول خواهد شد.

بند ۵ - دیرکل بایستی تعليق اشاره شده در بند ۴ را به کشورهای عضو ابلاغ نماید، این تعليقات پس از انقضای یک دوره یک ماهه از روزی که دیرکل انصراف کشور مزبور از چنین اعتراضی را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید برداشته می‌شود.

بند ۶ - در تعیین تعداد اعتراضات اشاره شده در بندهای ۲ و ۴ کشورهای عضوی که:

a) حق رأی ندارند (بند ۵ از ماده ۱۴، بند ۷ از ماده ۲۶، یا بند ۴ از ماده ۴۰)،

b) عضو کمیته مربوطه نمی‌باشند (جمله دوم بند ۱ از ماده ۱۶)،

c) طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان APTU اظهارنامه صادر کرده‌اند،

نبایستی در نظر گرفته شوند.

عنوان هفتم

قواعد نهائی

ماده (۳۶)

امین اسناد

بند ۱- دبیرکل، امین اسناد کنوانسیون حاضر خواهد بود. وظایف دبیرکل به عنوان امین اسناد، همان‌ها یی خواهد بود که در بخش هفتم کنوانسیون ۲۳ می ۱۹۶۹ وین درخصوص حقوق معاهدات، قید گردیده است.

بند ۲- هنگامی که اختلافی بین یکی از کشورهای عضو و امین اسناد در خصوص انجام وظایف وی بوجود می‌آید، آن کشور عضو یا امین اسناد باید آن مساله را به اطلاع سایر کشورهای عضو برسانند یا در صورت اقتضاء، آن مساله را جهت اخذ تصمیم به کمیته اداری تسلیم نمایند.

ماده (۳۷)

الحق به کنوانسیون

بند ۱- الحق به کنوانسیون برای هر کشوری که در قلمرو آن از زیربنای ریلی بهره‌برداری می‌شود، آزاد است.

بند ۲- کشوری که مایل به ملحق شدن به کنوانسیون باشد بایستی تقاضانامه‌ای به امین اسناد عرضه نماید و امین اسناد بایستی آن را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۳- تقاضانامه مذبور بایستی ۳ ماه پس از اینکه طبق بند ۲ به کشورهای عضو ابلاغ شد پذیرفته تلقی شود، مگر اینکه ۵ کشور عضو، مخالفت‌هایی را به امین اسناد تسلیم نمایند. امین اسناد بایستی بلاfacile آن را به کشور درخواست کننده و کشورهای عضو ابلاغ نماید. الحق، در اولین روز پس از گذشت ۳ ماه از ابلاغ آن نافذ خواهد بود.

بند ۴- در صورت مخالفت حداقل ۵ کشور عضو در مهلت پیش‌بینی شده در بند ۳، تقاضای الحق بایستی جهت اخذ تصمیم در مورد آن به مجمع عمومی تسلیم گردد.

بند ۵- براساس ماده ۴۲، هر گونه الحق به کنوانسیون، بیانگر الحق به نسخه‌ی از کنوانسیون است که در زمان نافذ شدن الحق، لازم‌الاجرا است.

ماده (۳۸)

الحق به سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای

بند ۱ - الحق به کنوانسیون برای سازمان‌های ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای واجد صلاحیت جهت اتخاذ قوانین الزامی برای اعضای خود، در موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون که یک یا چند کشور عضو اتفاق نیز به عضویت آن درآمده باشند، آزاد است. شرایط الحق به کنوانسیون در موافقت‌نامه منعقده بین سازمان اتفاق و آن سازمان منطقه‌ای تعیین خواهد شد.

بند ۲ - سازمان منطقه‌ای می‌تواند حقوقی را که به خاطر اعضای خود به موجب کنوانسیون از آن برخوردار است تا جائی که آن حقوق، موضوعاتی را پوشش دهد که در صلاحیت آن سازمان است، إعمال نماید. این مساله همچنین درخصوص تعهدات کشورهای عضو بر اساس کنوانسیون، إعمال خواهد شد البته به استثنای تعهدات مالی اشاره شده در ماده ۲۶.

بند ۳ - درخصوص إعمال حق رأی و حق اعتراض پیش‌بینی شده در بند‌های ۲ و ۴ از ماده ۳۵، سازمان منطقه‌ای به تعداد آن اعضاً ایش که اعضای سازمان اتفاق نیز باشند حق رأی خواهد داشت. سازمان فقط می‌تواند حقوق آنها، به ویژه حق رأی آنها را تا حدی که بند ۲ اجازه می‌دهد إعمال نماید. سازمان منطقه‌ای در خصوص عنوان چهارم، حق رای نخواهد داشت.

بند ۴ - درخصوص پایان دادن به الحق، ماده ۴۱ با إعمال تغیرات لازم در این مورد نیز إعمال خواهد شد.

ماده (۳۹) **اعضاء وابسته**

بند ۱ - هر کشوری که در قلمرو آن از زیربنای ریلی بهره‌برداری می‌شود می‌تواند عضو وابسته این سازمان گردد. بند‌های ۲ تا ۵ از ماده ۳۷، با إعمال تغیرات لازم، إعمال خواهد شد.

بند ۲ - یک عضو وابسته می‌تواند در فعالیت‌های ارگان‌های ذکر شده در قسمت‌های a و c تا f از بند ۱ از ماده ۱۳، صرفاً با صلاحیت مشورتی شرکت نماید. یک عضو وابسته نمی‌تواند به عنوان عضو کمیته اداری انتخاب شود. سهم حق عضویت این اعضا از هزینه‌های سازمان، ۲۵٪ درصد حق عضویت‌ها خواهد بود (بند ۳ از ماده ۴۱).

ماده ۴۱، با إعمال تغیرات لازم، درخصوص فسخ عضویت وابسته نیز إعمال خواهد شد.

ماده (۴۰) **تعليق عضويت**

بند ۱ - یک کشور عضو، هرگاه بنا به دلایل غیر مرتبط با آن کشور، دیگر در قلمرو آن، ترافیک ریلی بین‌المللی صورت نگیرد، می‌تواند بدون انصراف از کنوانسیون، خواستار تعليق عضویت خود از سازمان شود.

بند ۲ - کمیته اداری بایستی درخصوص تقاضای تعلیق عضویت تصمیم گیری نماید. تقاضای مزبور باید حداقل ۳ ماه پیش از نشست کمیته به دبیر کل تسلیم شده باشد.

بند ۳ - تعلیق عضویت از اولین روز از ماه بعد از آنکه دبیر کل تصمیم کمیته اداری را به کشورهای عضو ابلاغ نماید لازم الاجرا خواهد شد. تعلیق عضویت مزبور، با اعلام آن کشور عضو مبنی بر از سرگیری ترافیک ریلی بین المللی در قلمرو آن کشور، خاتمه خواهد یافت. دبیر کل بایستی بلافضلله این موضوع را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

بند ۴ - تعلیق عضویت نتایج زیر را در پی خواهد داشت:

(a) معاف شدن آن کشور عضو از تعهد پرداخت حق عضویت برای تامین هزینه های این سازمان.

(b) تعلیق حق رأی در نهادهای این سازمان.

(c) تعلیق حق اعتراض براساس بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۴ و بندهای ۲ و ۴ از ماده ۳۵.

ماده (۴۱)

انصراف از کنوانسیون

بند ۱ - در هر زمان امکان انصراف از کنوانسیون وجود دارد.

بند ۲ - هر کشور عضوی که خواهان انصراف از کنوانسیون باشد بایستی این موضوع را به امین استاد اطلاع دهد. انصراف مزبور از روز ۳۱ دسامبر سال بعد نافذ خواهد شد.

ماده (۴۲)

اظهارنامه ها و حق شرط ها در کنوانسیون

بند ۱ - هر کشور عضو در هر لحظه، می تواند اعلام نماید که بعضی از پیوست های کنوانسیون را کلاً اجرا نخواهد کرد. به علاوه، حق شرط ها و همچنین اظهارنامه هایی که دربردارنده عدم اجرای بعضی از مقررات خود کنوانسیون یا پیوست های آن باشد، فقط در صورتی مجاز خواهد بود که چنان حق شرط ها و اظهارنامه هایی، صراحةً در خود آن مقررات پیش بینی شده باشد.

بند ۲ - حق شرط ها و اظهارنامه ها بایستی به امین استاد ارسال گرددند. حق شرط ها یا اظهارنامه های مزبور از زمانی که کنوانسیون برای کشور مربوطه لازم الاجرا شود نافذ خواهد شد. هر اظهارنامه ای که پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون مطرح گردد در تاریخ ۳۱ دسامبر سال بعد، نافذ خواهد شد. امین استاد بایستی آن را به اطلاع کشورهای عضو برساند.

ماده (۴۳)

انحلال سازمان

بند ۱ - مجمع عمومی می‌تواند درخصوص انحلال سازمان و واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بین‌الدول دیگر، تصمیم‌گیری نموده و در صورت اقتضا، شرایط این واگذاری را با سازمان مزبور تدوین نماید.

بند ۲ - در صورت انحلال سازمان، اموال و دارائی‌های آن بین کشورهای عضوی که در طی ۵ سال قبل از زمان اخیر تصمیم انحلال براساس بند ۱، بی‌وقfe عضو سازمان بوده‌اند، توزیع خواهد شد. این تقسیم دارائی به تناسب میانگین نرخ درصدی است که آنها طی ۵ سال گذشته، بابت هزینه‌های سازمان، حق عضویت پرداخت نموده‌اند.

ماده (۴۴)

مفad موقتی

در موارد پیش‌بینی شده در بند ۷ از ماده ۳۴، بند ۴ از ماده ۳۵، بند ۱ از ماده ۴۱ و ماده ۴۲، قوانینی که در هنگام انعقاد قراردادهای تابع قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CIM، قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان لازم‌الاجرا بوده‌اند برای آن قراردادها همچنان قابل إعمال خواهد بود.

ماده (۴۵)

متون کنوانسیون

بند ۱ - کنوانسیون به زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی نوشته خواهد شد. در صورت مشاهده اختلاف در متن، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود.

بند ۲ - سازمان می‌تواند به پیشنهاد یکی از کشورهای مربوطه، ترجمه رسمی کنوانسیون را به سایر زبان‌ها منتشر کند در صورتی که یکی از این زبان‌ها، زبان رسمی حداقل ۲ کشور عضو باشد. این ترجمه‌ها با همکاری بخش‌های ذیصلاح کشورهای مربوطه عضو تدوین خواهد شد.

پروتکل امتیازات و مصونیت‌های سازمان بین‌الدول

حمل و نقل بین‌المللی ریلی (اتیف)

ماده (۱)

مصطفیت قضائی، اجرا و توقيف اموال

بند ۱ - این سازمان در چارچوب فعالیت‌های رسمی خود، جز در موارد ذیل، از مصونیت قضائی و اجرایی برخوردار خواهد بود:

- a) تا جایی که این سازمان صراحتاً در یک مورد خاص از چنین مصونیتی صرفنظر کرده باشد.
- b) در مورد اقدام حقوقی مدنی^{۱۶} که توسط شخص ثالث اقامه شود.
- c) در مورد دعوی متقابلی که مستقیماً با دعاوی حقوقی که توسط این سازمان شروع شده مرتبط باشد.
- d) در مورد توقيف اموال با حکم قضائی، درخصوص حقوق، دستمزد و سایر مزایای قابل پرداخت توسط سازمان به یکی از کارکنان خود.

بند ۲ - دارایی و سایر مایملک این سازمان، در هر جا که قرار داشته باشد از هرگونه مصادره، ضبط، گروکشی و هر شکل دیگری از توقيف یا مصادره اموال مصون خواهد بود مگر در موردی که این کار به عنوان اقدامی موقت برای پیشگیری از حوادثی ضروری تلقی شود که مربوط به وسائل نقلیه موتوری متعلق به سازمان یا وسائل نقلیه‌ای که از جانب سازمان در حال فعالیت هستند بوده و یا همچنین در خصوص تحقیقاتی که با این حوادث مرتبط باشد.

ماده (۲)

حفظت در برابر مصادره اموال

اگر سلب مالکیت برای منفعت عمومی ضروری باشد، کلیه اقدامات مناسب باید اتخاذ شود تا مصادره مانع انجام فعالیت‌های سازمان نگردد و غرامت مناسب سریعاً و پیش‌پیش پرداخت گردد.

ماده (۳)

معافیت از مالیات‌ها

بند ۱ - هر کشور عضو، باید این سازمان، اموال و درآمدهای آن را برای انجام فعالیت‌های رسمی اش از مالیات مستقیم، معاف نماید. هرگاه خریدی یا خدماتی با مبلغ چشمگیر که برای انجام فعالیت‌های رسمی سازمان بسیار

¹⁶ - Civil action

ضروری است صورت گیرد یا استفاده شود و هرگاه بهای خریدها یا خدمات مزبور مشمول مالیات یا عوارضی باشد، در هر موردی که امکان پذیر باشد، اقدامات مناسبی توسط کشورهای عضو به منظور تضمین معافیت از چنین مالیات یا عوارضی یا به منظور مسترد کردن مبالغ مربوط به آن باید صورت گیرد.

بند ۲ - هیچ معافیتی به هزینه‌ها و مالیات‌هایی که صرفا بابت پرداخت برای خدمات ارائه شده می‌باشد تعلق نخواهد گرفت.

بند ۳ - کالاهای بدست آمده طبق بند ۱ را نمی‌توان فروخت، واگذار کرد یا در مواردی غیر از شرایط تعیین شده توسط کشور عضوی که معافیت را اعطای کرده، مورد استفاده قرار داد.

ماده (۴)

معافیت از مالیات‌ها و عوارض

بند ۱ - کالاهایی که توسط سازمان صادر یا وارد می‌شوند و برای انجام فعالیت‌های اداری آن بسیار ضروری هستند، از تمام عوارض و مالیات‌هایی که بر صادرات و واردات وضع می‌شود باید معاف باشد.

بند ۲ - هیچ معافیتی تحت این ماده در مورد کالاهای خریداری شده یا وارد شده، یا خدمات ارائه شده، برای نفع شخصی کارکنان این سازمان، اعطاء نخواهد شد.

بند ۳ - بند ۳ از ماده ۳ برای کالاهای واردشده بر طبق بند ۱ نیز، با إعمال تغییرات لازم، إعمال خواهد شد.

ماده (۵)

فعالیت‌های رسمی

فعالیت‌های رسمی این سازمان که در این پروتکل به آنها اشاره شده، آن دسته فعالیت‌هایی هستند که مطابق با هدف تعریف شده در ماده ۲ از این کنوانسیون می‌باشند.

ماده (۶)

تراکنش‌های پولی

سازمان می‌تواند هر نوع از وجوده، ارز، بول نقد یا اوراق بهادر را دریافت و نگه دارد. سازمان می‌تواند موارد مذکور را آزادانه و برای کلیه مصارف پیش‌بینی شده توسط کنوانسیون در اختیار داشته باشد و حساب‌هائی را با هر ارزی تاجایی که برای انجام تعهداتش لازم باشد افتتاح نماید.

ماده (۷)

ارتباطات

سازمان برای ارتباطات رسمی و فرستادن تمامی استناد خود، از همان نحوه‌ی رفتاری برخوردار خواهد بود که هر کشور عضو به سازمان‌های بین‌المللی قابل‌قیاس دیگر اختصاص می‌دهد.

ماده (۸)

امتیازات و مصونیت‌های نمایندگان دولت‌های عضو

نمایندگان دولت‌های عضو، در حین انجام وظایف خود و در طی سفرهای کاری اداری، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل در قلمرو هر کشور عضو برخوردار خواهند بود:

(a) مصونیت قضائی، حتی پس از پایان مأموریت، درخصوص اقداماتی اعم از گفتاری و نوشتاری، که در راستای انجام وظایفشان انجام داده‌اند؛ اما این مصونیت در مورد خسارت یا آسیب دیدگی ناشی از حوادث

ایجادشده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل و نقلی دیگری که متعلق به نماینده یک دولت بوده یا وی آن را می‌رانده است إعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود،

(b) مصونیت از دستگیری و بازداشت موقت، به استثنای بازداشتی که در حین ارتکاب جرم صورت گیرد،

(c) مصونیت از توقيف توشہ شخصی، به استثنای توقيف حین ارتکاب جرم،

(d) مصونیت از تعرض برای کلیه استناد و نوشه‌های رسمی آنها،

(e) معافیت خود و همسران آنها از کلیه تدبیر محدود کننده ورود، و از کلیه تشریفات ثبت مشخصات بیگانگان،

(f) همان تسهیلاتی درخصوص کنترل‌های تبدیل ارز و پول که به نمایندگان دولت‌های خارجی در مأموریت‌های اداری موقت اعطا می‌شود.

ماده (۹)

امتیازها و مصونیت‌های کارکنان سازمان

کارکنان سازمان در حین انجام وظایف خود، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل در قلمرو هر کشور عضو برخوردار خواهند بود:

(a) مصونیت قضائی درخصوص اقداماتی اعم از گفتار و نوشتار، که در راستای انجام وظایفشان و در چارچوب اختیاراتشان انجام داده‌اند؛ اما این مصونیت در مورد مفقود شدن یا خسارت ناشی از حوادث ایجادشده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل و نقلی دیگری که متعلق به کارمند سازمان بوده یا وی آن را می‌رانده است إعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان

وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود. کارکنان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی‌شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود،

(b) مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشه‌های رسمی،

(c) برخورداری از همان معافیت از تدابیر محدود کننده مهاجرت و حاکم بر ثبت مشخصات بیگانگان که معمولاً به کارمندان سازمان‌های بین‌المللی اعطای شود؛ اعضای خانواده‌های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می‌دهند نیز از همان تسهیلات بهره‌مند خواهند بود،

(d) معافیت از مالیات ملی بر درآمد، مشروط بر إعمال یک مالیات داخلی به نفع سازمان بر حقوق‌ها، دستمزدها و سایر مزایای پرداختی توسط سازمان؛ با این حال کشورهای عضو می‌توانند این حقوق‌ها، دستمزدها و مزایا را به منظور ارزیابی میزان مالیات مقرر شده بر درآمد از دیگر منابع به حساب آورند، کشورهای عضو موظف به إعمال این معافیت از مالیات بر پرداخت‌ها، مستمری بازنشستگی و مستمری بازماندگان که توسط سازمان به کارمندان سابق خود یا ذوی الحقوق آنها پرداخت می‌شود، نمی‌باشند، (e) در ارتباط با قوانین تبدیل ارز، همان امتیازاتی که معمولاً به کارکنان سازمان‌های بین‌المللی اختصاص می‌یابد،

(f) در زمان بحران بین‌المللی، همان تسهیلات بازگشت به موطن برای کارکنان سازمان و اعضای خانواده‌های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می‌دهند اختصاص خواهد یافت که به کارکنان سایر سازمان‌های بین‌المللی اعطای شود.

ماده ۱۰)

امتیازات و مصونیت‌های کارشناسان

کارشناسانی که سازمان به خاطر خدمات‌شان آنها را فرا می‌خواند، مدامی که در حال انجام وظایف خود در ارتباط با سازمان یا تقبل مأموریتها از سوی سازمان باشند، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل برخوردار خواهند بود البته تا حدی که برای انجام وظایف‌شان الزامی باشد، از جمله در طول سفرهایی که برای انجام وظایف صورت می‌گیرد و در طول چنان مأموریت‌هایی:

(a) مصونیت قضائی درخصوص اموری، اعم از گفتاری یا نوشتاری، که در راستای انجام وظایف‌شان، انجام داده‌اند؛ در هر صورت، مصونیت مزبور در موارد آسیب دیدگی یا خسارت‌های ناشی از حادثه مربوط به وسیله حمل و نقل موتوری یا هر وسیله حمل و نقلی دیگری که متعلق به یک کارشناس سازمان بوده یا وی آن را می‌رانده است إعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه‌ای نیز نخواهد بود؛ کارشناسان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی‌شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود،

(b) مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشه‌های رسمی،

- (c) تسهیلات لازم در خصوص کنترل مبادله ارز برای انتقال دستمزد کارشناسان،
- (d) همان تسهیلاتی که در خصوص توشہ شخصی، به نمایندگان دولت‌های خارجی در طی مأموریتهای اداری وقت اعطاء شده است.

ماده (۱۱)

هدف از امتیازات و مصونیت‌های اعطاشده

بند ۱- امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده در این پروتکل صرفاً بدین منظور تدوین شده‌اند که در هر شرایطی، عملکرد آزادانه سازمان و استقلال کامل اشخاصی که این امتیازات و مصونیت‌ها به آنها اختصاص یافته، تضمین گردد. مراجع ذیصلاح هر مصونیتی را در تمامی مواردی که حفظ آن ممکن است مانع از اقدام قضائی شود و همچنین در مواردی که لغو آن لطمehای در نیل به هدفی که به خاطر آن، این امتیاز اختصاص یافته، وارد ننماید، لغو خواهد کرد.

بند ۲- مراجع ذیصلاح برای موارد اشاره شده در بند ۱ عبارتند از:

- (a) دولت‌های عضو، در خصوص نمایندگان خود،
- (b) کمیته اداری در خصوص دبیرکل،
- (c) دبیرکل در خصوص سایر کارکنان سازمان و همچنین در خصوص کارشناسانی که سازمان به خاطر خدمات آنها، آنها را فرا می‌خواند.

ماده (۱۲)

پیشگیری از سوء استفاده

بند ۱- هیچ یک از مفاد این پروتکل نمی‌تواند حق هیچ یک از کشورهای عضو مبنی بر اتخاذ اقدام احتیاطی ضروری به نفع امنیت عمومی خود را زیر سؤال ببرد.

بند ۲- این سازمان باید همیشه با مراجع ذیصلاح دولت‌های عضو به منظور تسهیل اجرای شایسته عدالت، تضمین رعایت قوانین و دستورالعمل‌های دولت‌های عضو مورد نظر، و جلوگیری از هرگونه سوء استفاده‌ای که ممکن است از امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده در این پروتکل ایجاد شود همکاری نماید.

ماده (۱۳)

نحوه برخورد با اتباع خود

هیچ دولت عضوی موظف به دادن امتیازات و مصونیت‌های اشاره شده در این پروتکل در ماده‌های:

- (a) ماده ۸، بجز قسمت d،
- (b) ماده ۹، بجز موارد a، b و d

c) ماده ۱۰، بجز موارد a و b

به اتباع خود یا به اشخاصی که اقامت دائم آنها در آن کشور است، نمی‌باشد.

ماده (۱۴)

موافقنامه‌های تکمیلی

این سازمان می‌تواند با یک یا چند کشور عضو، به منظور اجرای این پروتکل در خصوص آن کشور یا کشورها، جهت تضمین عملکرد مناسب این سازمان موافقنامه‌های تکمیلی و یا موافقنامه‌های دیگر منعقد نماید.

**قواعد یکسان درخصوص قرارداد
حمل و نقل بین‌المللی ریلی مسافر
(CIV – پیوست A کنوانسیون)**

**عنوان اول
مفاد کلی**

**ماده (۱)
گستره**

بند ۱- این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد حمل و نقل ریلی مسافر در ازای درآمد یا رایگان، وقتی که مبدأ و مقصد حمل در دو کشور مختلف عضو واقع شده باشد بدون توجه به محل اقامت یا محل کار و ملیت طرفین قرارداد حمل، إعمال خواهد شد.

بند ۲- هرگاه حمل و نقل بین‌المللی، که موضوع قرارداد واحدی باشد شامل حمل و نقل جاده‌ای یا حمل و نقل از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی در ترافیک داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل ریلی فرامرزی باشد، این قواعد یکسان بایستی إعمال شود.

بند ۳- هرگاه حمل و نقل بین‌المللی موضوع قرارداد واحدی باشد که شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل ریلی باشد، این قواعد یکسان بایستی إعمال شود، این در صورتی است که حمل و نقل از طریق گذرگاه‌های آبی داخلی یا دریائی در خطوطی انجام گیرد که در فهرست خطوط پیش‌بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون آمده باشد.

بند ۴- همچنین این قواعد یکسان، تا جایی که مربوط به مسئولیت کاریر در خصوص فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران باشد، شامل اشخاصی که طبق قواعد یکسان CIM محموله را همراهی می‌کنند نیز خواهد بود.

بند ۵- این قواعد یکسان در مورد انجام حمل و نقل بین ایستگاه‌هایی که در قلمرو دولت‌های هم‌جوار واقع شده باشد إعمال نخواهد شد این در صورتی است که زیربنای این ایستگاه‌ها با یک یا چند مدیر زیربنایی باشد که فقط تابع یکی از آن دولت‌ها باشند.

بند ۶- هر کشوری که طرف کنوانسیون مرتبط با حمل و نقل مسافری ریلی بین‌المللی قابل مقایسه با این قواعد یکسان باشد، می‌تواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون کوتیف، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را فقط در مورد حمل و نقل بر روی قسمتی از زیربنای ریلی واقع در قلمرو خود إعمال خواهد کرد. این قسمت

از زیربنای ریلی باید دقیقاً تعریف شده و به زیربنای ریلی یک کشور عضو متصل باشد. هنگامی که یک دولت اظهارنامه ذکر شده فوق را صادر نموده باشد، این قواعد یکسان صرفاً به شرطی إعمال خواهد شد که:

a) مبدأ یا مقصد، و همچنین مسیری که در قرارداد حمل و نقل مشخص شده، روی آن زیربنای معین قرار داشته باشد.

b) زیربنای تعیین شده، زیربنای دو کشور عضو را به یکدیگر متصل نماید و اینکه در قرارداد حمل و نقل به عنوان یک مسیر حمل و نقل ترانزیتی مشخص شده باشد.

بند ۷-کشوری که طبق بند^۶، حق شرط گذاشته باشد می‌تواند در هر زمان، با اطلاع دادن به امین اسناد، از آن انصراف دهد. این انصراف یک‌ماه بعد از روزی که در آن، امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد. اظهارنامه، هنگامی که کنوانسیون اشاره شده در جمله اول از بند^۶، دیگر برای آن کشور لازم‌الاجرا نباشد، فاقد اعتبار خواهد شد.

ماده (۲)

اظهارنامه درخصوص مسئولیت در مورد فوت یا صدمات جسمی به مسافران

بند ۱- هر کشور در هر زمانی می‌تواند اعلام کند که آن کشور برای مسافرانی که قربانی حوادث رویداده در قلمرو کشور مذبور هستند مجموع مقررات مربوط به مسئولیت کاریر در خصوص فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران را إعمال نخواهد کرد البته چنانچه آن مسافران از اتباع آن کشور و یا اشخاصی باشند که در آن کشور اقامت دارند.

بند ۲- کشوری که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده، می‌تواند در هر زمان با اطلاع دادن به امین اسناد از اظهارنامه خود انصراف دهد. این انصراف یک‌ماه بعد از روزی که امین اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده (۳)

تعاریف

در اهداف این قواعد یکسان، واژه:

a) کاریر به کاریر قراردادی اطلاق می‌گردد که مسافر، حسب این قواعد یکسان، قرارداد حمل و نقل را با وی منعقد نموده یا به کاریر بعدی اطلاق می‌شود که بر مبنای این قرارداد مسئول است،

b) "کاریر جانشین"^{۱۷}، به کاریری اطلاق می‌گردد که قرارداد حمل را با مسافر منعقد نکرده است اما کاریر اشاره شده در قسمت a، انجام بخشی از حمل و نقل ریلی یا تمام آن را به او محول کرده است،

¹⁷ - Substitute carrier

c) "شرایط کلی حمل" به شرایط کاربر اطلاق می‌شود که به صورت تعریف‌ها یا شرایط کلی است که به طور قانونی در هر کشور عضو لازم‌الاجراست و آن شرایط با انعقاد قرارداد حمل، بخش لاینفک قرارداد حمل شده است،

d) "وسیله نقلیه" به وسیله نقلیه موتوری یا کشنده‌ای (تریلر) اطلاق می‌شود که جهت حمل مسافر استفاده می‌شود.

ماده (۴)

عدول

بند ۱ - کشورهای عضو می‌توانند موافقنامه‌هایی منعقد کنند که در حمل و نقلی که منحصرأ بین دو ایستگاه واقع در دو طرف مرز آنها صورت می‌گیرد و چنانچه ایستگاه دیگری بین آنها وجود نداشته باشد، عدول از این قواعد یکسان را پیش‌بینی نماید،

بند ۲ - در خصوص حمل و نقل بین دو کشور عضو که با عبور از یک کشور غیرعضو انجام می‌گیرد، کشورهای مورد نظر می‌توانند موافقنامه‌هایی منعقد کنند که از این قواعد یکسان عدول نماید،

بند ۳ - منوط به سایر مقررات حقوق بین‌المللی عمومی، دو یا چند کشور عضو می‌توانند شرایطی را بین خود تعیین کنند که به موجب شرایط مزبور، کاربرها متعهد به جابجایی مسافران، توشه مسافران، حیوانات و وسائل نقلیه در ترافیک بین آن کشورها باشند،

بند ۴ - موافقنامه‌های اشاره شده در بندهای ۱ تا ۳ و همچنین لازم‌الاجرا شدن آنها باید به سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی ابلاغ شود. دبیر کل سازمان، آن را به کشورهای عضو و مؤسسات ذینفع ابلاغ خواهد نمود.

ماده (۵)

قانون الزامی

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هر گونه قید و شرط دیگری که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود. الغای چنین قید و شرط‌هایی، شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل نخواهد بود. با این حال، یک کاربر می‌تواند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین‌تری از آنچه که در این قواعد یکسان پیش‌بینی شده، به عهده گیرد.

عنوان دوم
انعقاد و اجرای قرارداد حمل
ماده (۶)
قرارداد حمل

بند ۱ - طبق قرارداد حمل، کاریر متعهد خواهد شد که مسافر، و نیز در صورت اقتضاء، توشه مسافر و وسائل نقلیه را به مقصد حمل کرده و توشه مسافر و وسائل نقلیه را در مقصد تحويل دهد.

بند ۲ - قرارداد حمل باید با یک یا چند بلیت که به مسافر ارائه می‌شود، تأیید گردد. با این حال، پیرو ماده ۹، موجود نبودن، نامتعارف بودن یا مفقود شدن بلیت، نباید موجودیت یا اعتبار قرارداد را که کماکان تابع این قواعد یکسان خواهد بود، تحت تأثیر قرار دهد.

بند ۳ - بلیت، سند مشهود انعقاد و محتوای قرارداد حمل خواهد بود.

ماده (۷)
بلیت

بند ۱ - شرایط کلی حمل^{۱۸}، شکل و محتوای بلیتها و همچنین زبان و مشخصاتی را که آن بلیتها با آن مشخصات باید چاپ و آماده شوند، تعیین خواهد کرد.

بند ۲ - حداقل، موارد زیر می‌بایست روی بلیت درج شود:
(a) کاریر یا کاریرها،

(b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این امر را می‌توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود.

(c) هر نکته دیگری که برای اثبات انعقاد قرارداد حمل و محتوای آن ضروری باشد و مسافر را قادر سازد که از حقوق ناشی از این قرارداد بهره‌برداری نماید.

بند ۳ - مسافر باید به هنگام دریافت بلیت مطمئن شود که آن بلیت طبق مشخصه‌های وی تنظیم شده است.

بند ۴ - بلیت در صورتی قابل انتقال خواهد بود که بدون نام صادر شده و سفر هنوز آغاز نشده باشد.

بند ۵ - بلیت را می‌توان به شکل ثبت الکترونیک داده‌هایی که قابل تبدیل به نشانه‌های خوانای نوشتاری باشند، صادر کرد. روال مورد استفاده برای ثبت و رفتار با داده‌ها باید از نظر عملکردی یکسان باشد، بهویژه تا حدی که مربوط به ارزش سندی بلیتی باشد که با آن داده‌ها نشان داده می‌شود.

¹⁸ - The General Conditions of Carriage

ماده (۸)

پرداخت و استرداد هزینه حمل

بند ۱- جز در صورتی که توافق دیگری بین مسافر و کاریر باشد، کرایه حمل بایستی از قبل قابل پرداخت باشد،

بند ۲- شرایط کلی حمل معین خواهد کرد که تحت چه شرایطی، هزینه حمل قابل استرداد خواهد بود.

ماده (۹)

حق حمل شدن؛ محرومیت از حمل

بند ۱- مسافر باید، از ابتدای سفر خود، دارای بلیت معتبر باشد و به هنگام کنترل بلیت آنرا ارائه دهد. شرایط کلی حمل می تواند موارد زیر را پیش بینی کند:

(a) مسافری که بلیت معتبر ارائه نکند، باید علاوه بر پرداخت هزینه حمل، هزینه اضافه ای پردازد؛

(b) می توان از ادامه سفر مسافری که از پرداخت هزینه حمل یا هزینه اضافه مورد تقاضا سر باز زده جلوگیری کرد؛

(c) آیا و تحت چه شرایطی هزینه مازاد بایستی مسترد گردد.

بند ۲- شرایط کلی حمل می تواند مقرر نماید که مسافرانی که:

(a) برای ایمنی و عملکرد درست عملیات بهره برداری یا برای ایمنی دیگر مسافران خطری ایجاد کنند،

(b) به نحو غیرقابل تحملی از مسافران دیگر سلب آرامش کنند،

از حمل شدن محروم خواهند بود یا شاید لازم باشد از ادامه سفر محروم شوند و چنین اشخاصی حق پس گرفتن هزینه حمل یا هزینه پرداختی احتمالی برای توشہ ثبت شده خود را، ندارند.

ماده (۱۰)

انجام تشریفات اداری

مسافر باید از تشریفاتی که گمرک یا دیگر مقامات اداری لازم می داند تبعیت نماید.

ماده (۱۱)

لغو و تأخیر در حرکت قطار؛ نرسیدن به قطار

کاربر باید، هر جا لازم باشد، لغو حرکت قطار یا نرسیدن به قطار را روى بلیت گواهی کند.

عنوان سوم

حمل حیوانات، توشه‌ی دستی، بار ثبت‌شده و وسایل نقلیه

فصل (۱)

مفاهیم عمومی

ماده: (۱۲)

حیوانات و کالاهای قابل قبول

بند ۱- مسافر می‌تواند کالاهایی را که به آسانی قابل حمل هستند (تoshه‌ی دستی) و همچنین حیوانات زنده را طبق شرایط کلی حمل و نقل با خود حمل کند. به علاوه، مسافر می‌تواند کالاهای بزرگ را طبق مقررات ویژه، که در شرایط کلی حمل آمده است با خود همراه داشته باشد. کالاهایی حیواناتی که ممکن است باعث اذیت و ناراحتی مسافران شوند یا خساراتی ایجاد نمایند باید اجازه داده شود که به صورت توشه‌ی دستی حمل شوند.

بند ۲- مسافر می‌تواند کالاهای حیواناتی را به عنوان توشه ثبت‌شده براساس شرایط کلی حمل ارسال نماید.

بند ۳- کاریر می‌تواند، طبق مقررات ویژه، که در شرایط کلی حمل آمده است، حمل وسایل نقلیه را به همراه مسافران بپذیرد.

بند ۴- حمل کالاهای خطرناک به عنوان توشه‌ی دستی، توشه ثبت‌شده و نیز حمل آنها در یا روی وسایل نقلیه، که با این عنوان [کالاهای خطرناک] توسط راه‌آهن حمل می‌شوند، باید با قواعد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک (RID) مطابقت داشته باشد.

ماده (۱۳)

بازرسی

بند ۱- وقتی دلیل موجهی برای مظنون شدن به قصور در رعایت شرایط حمل وجود داشته باشد، کاریر حق دارد این مساله که آیا کالاهای (تoshه‌ی دستی، توشه ثبت‌شده، وسایل نقلیه شامل بار آنها) و حیوانات حمل شده، واجد شرایط کلی حمل هستند یا خیر را بررسی نماید، مگر اینکه قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که بازرسی در آن صورت می‌گیرد چنین بازرسی‌ای را ممنوع کرده باشد. مسافر باید برای حضور در بازرسی دعوت شود. اگر مسافر حاضر نشود یا در دسترس نباشد، کاریر باید حضور دو شاهد بی‌طرف را الزام نماید.

بند ۲- چنانچه عدم رعایت شرایط حمل تصدیق شود، کاریر می‌تواند هزینه‌های ناشی از بازرسی را از مسافر طلب نماید.

ماده (۱۴) انجام تشریفات اداری

مسافر هنگام حمل کالا (توشهی دستی، توشه ثبت شده، وسایل نقلیه و بارگیری آنها) یا حیوانات خود، باید از تشریفات مورد نظر مسئولین گمرک یا سایر مراجع اداری تعیت نماید. مسافر باید، بجز در موارد استثناء در قوانین و دستورالعمل‌های پیش‌بینی شده‌ی هر کشور، در هنگام بازرگانی این کالاهای حضور داشته باشد.

فصل دوم توشهی دستی و حیوانات

ماده (۱۵)

ناظارت

ناظارت و مراقبت از توشهی دستی و حیوانات همراه مسافر، بر عهده خود مسافر است.

فصل سوم توشهی ثبت شده

ماده (۱۶)

ارسال توشهی ثبت شده

بند ۱- تعهدات قراردادی مربوط به ارسال توشهی ثبت شده باید در رسید ثبت توشه که به مسافر داده می‌شود درج شود،

بند ۲- مطابق با ماده ۲۲، نامتعارف بودن یا مفقود شدن رسید ثبت توشه، بر وجود یا اعتبار توافقنامه‌های مربوط به ارسال توشهی ثبت شده، که همچنان تابع این قواعد یکسان باقی خواهد بود، تأثیر نمی‌گذارد،

بند ۳- رسید ثبت توشه، سند مشهود ثبت توشه و شرایط حمل آن خواهد بود،

بند ۴- فرض بر این خواهد بود هنگامی که کاربر توشهی ثبت شده را تحويل می‌گیرد، بار، ظاهراً در شرایط خوبی بوده و تعداد و وزن اقلام توشه با مندرجات رسید ثبت توشه مطابقت داشته، مگر خلاف آن ثابت گردد.

ماده (۱۷) رسید ثبت توشه

بند ۱- شرایط کلی حمل، شکل و محتوای رسید ثبت توشه و همچنین زبان و مشخصاتی را که رسید ثبت توشه به آن زبان و با آن مشخصات باید چاپ و آماده شود، تعیین خواهد کرد. بند ۵ از ماده ۷ با إعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز إعمال خواهد شد.

بند ۲- حداقل، موارد زیر باید در رسید ثبت توشه درج گردد:

- (a) کاریر یا کاریرها،
- (b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این مساله را می‌توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود،
- (c) هر جمله ضروری دیگری که تمهیات قراردادی مربوط به ارسال توشه‌ی ثبت‌شده را اثبات کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.

بند ۳- مسافر باید، هنگام دریافت رسید ثبت توشه اطمینان حاصل نماید که این سند مطابق با نکات مورد نظر وی صادر شده است.

ماده (۱۸)

ثبت و حمل

بند ۱- به جز جایی که شرایط کلی حمل، به گونه دیگری مقرر نماید، توشه فقط در صورت ارائه بليتي که حداقل تا مقصد توشه اعتبار داشته باشد، ثبت خواهد شد. در سایر موارد، ثبت توشه مطابق با دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در محل ارسال انجام خواهد شد.

بند ۲- هرگاه شرایط کلی حمل مقرر نماید که، می‌توان توشه را بدون صدور بليت مورد پذيرش قرارداد، مقررات این قواعد یکسان که تعين‌کننده‌ی حقوق و تکاليف مسافر درخصوص توشه‌ی ثبت‌شده‌اش می‌باشد، با إعمال تغييرات لازم، در مورد فرستنده‌ی توشه‌ی ثبت‌شده نيز إعمال خواهد شد.

بند ۳- کاریر می‌تواند توشه‌ی ثبت‌شده را با قطار دیگر یا با شيوه دیگری از حمل ونقل و از مسیری متفاوت با مسیری که مسافر انتخاب نموده ارسال نماید.

ماده (۱۹)

پرداخت کرایه حمل توشه‌ی ثبت‌شده

جز در صورت توافق دیگری بين مسافر و کارир، هزينه حمل توشه‌ی ثبت‌شده، هنگام ثبت باید قابل پرداخت باشد.

ماده (۲۰)

نشانه‌گذاري توشه‌ی ثبت‌شده

مسافر باید روی هر قلم از توشه ثبت‌شده، در محلی کاملاً قبل رویت، به شکلی کاملاً خوانا و با روشي که دوام کافي داشته باشد، موارد زير را درج نماید:

- (a) نام و نشانی خود
- (b) مقصد

ماده (۲۱)

حق در اختیار داشتن توشه‌ی ثبت شده

بند ۱- اگر شرایط اجازه دهد و اگر الزامات گمرک یا الزامات دیگر مقامات اداری بدین وسیله نقض نشود، مسافر می‌تواند با ارائه رسید ثبت توشه، و چنانچه شرایط کلی حمل مقرر داشته باشد، با ارائه بليت درخواست نماید که توشه در محل ارسال، مسترد شود.

بند ۲- شرایط کلی حمل می‌تواند دربردارنده مقررات دیگری درخصوص حق در اختیار گرفتن توشه‌ی ثبت شده، به ویژه در خصوص حق تغییر مقصد و پیامدهای احتمالی مالی که مسافر باید آنرا متحمل شود، باشد.

ماده (۲۲)

تحویل

بند ۱- توشه‌ی ثبت شده در قبال ارائه رسید ثبت توشه و، در صورت اقتضاء، در قبال پرداخت هزینه محموله، تحویل می‌گردد. کاریر حق بررسی این که آیا دارنده رسید مجاز به دریافت محموله است یا خیر را دارد بدون آنکه موظف به این کار باشد.

بند ۲- موارد ذیل برابر با آن است که بار به دارنده رسید ثبت توشه تحویل داده شده است چنانچه، با دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در مقصد مطابقت داشته باشد:

(a) اگر توشه به مسئولین گمرک یا مقامات مرزی در ساختمانها یا انبارهای آنها تحویل شده باشد چنانچه این انبارها و ساختمانها تحت نظرات کاریر نباشد.

(b) حیوانات زنده به شخص ثالث تحویل شده باشد.

بند ۳- دارنده رسید ثبت توشه می‌تواند تحویل توشه را در مقصد، درست پس از سرآمدن زمان توافق شده و، در صورت اقتضا، پس از سرآمدن زمان لازم برای انجام عملیات توسط گمرک یا دیگر مسئولین اداری، خواستار شود.

بند ۴- در صورت عدم تسلیم رسید ثبت توشه، کاریر صرفاً موظف خواهد بود توشه را به شخصی که حق خود بر آن را اثبات کند تحویل نماید؛ اگر دلایل ارائه شده ناکافی باشد، کاریر می‌تواند تقاضای وثیقه کند.

بند ۵- توشه، در مقصدی که برای آن مقصد ثبت شده است، تحویل داده خواهد شد.

بند ۶- دارنده رسید ثبت توشه که توشه‌اش تحویل داده نشده باشد، می‌تواند درخواست کند که طبق بند ۳، روز و ساعتی که وی درخواست تحویل توشه را نموده است روی رسید درج نمایند.

بند ۷-اگر کاریر به درخواست شخص ذیحق مبني بر بازرسی توشهی ثبت شده به منظور اثبات خسارت گفته شده، ترتیب اثر ندهد، شخص ذیحق می تواند از دریافت توشه سرباز زند.

بند ۸-در تمامی سایر موارد، تحويل توشه، مطابق با دستورالعمل های لازم الاجرای مقصد انجام خواهد شد.

فصل چهارم

وسایل نقلیه

ماده ۲۳

شایط حمل

مقررات ویژهی حاکم بر حمل وسایل نقلیه، که در شایط کلی حمل گنجانده شده است، مخصوصا مشخص کننده شایطی خواهد بود که بر پذیرشِ حمل، ثبت، بارگیری و حمل، تخلیه بار و تحويل، و همچنین تعهدات مسافر، حاکم است.

ماده ۲۴

رسید حمل

بند ۱- تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه باید از طریق رسید حمل که برای مسافر صادر می شود، مشخص گردد. رسید حمل را می توان در بلیت مسافر گنجاند.

بند ۲- مقررات ویژه حاکم بر حمل وسایل نقلیه، که در شایط کلی حمل گنجانده شده است، شکل و محتوای رسید حمل و نیز زبان و مشخصاتی را که آن بلیت ها با آن مشخصات باید چاپ و آماده شوند، تعیین خواهد کرد. بند ۵ از ماده ۷، با إعمال تغیرات لازم، در این مورد نیز إعمال خواهد شد.

بند ۳- موارد زیر، حداقل، باید در رسید حمل درج گردد:

(a) کاریر یا کاریرها،

(b) بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقض، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این امر را می توان با درج علامت اختصاری CIV مشخص نمود.

(c) هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه را اثبات کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.

بند ۴- مسافر باید، هنگام دریافت رسید حمل اطمینان حاصل نماید که این سند مطابق با نکات مورد نظر وی صادر شده است.

ماده ۲۵

قوانين قابل إعمال

پیرو مقررات فصل حاضر، مقررات فصل سوم درخصوص حمل توشه در مورد وسایل نقلیه نیز إعمال خواهد گردید.

عنوان چهارم

مسئولیت کاریر

فصل (۱)

مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی به مسافران

ماده ۲۶

اساس مسئولیت

بند ۱ - کاریر در مورد مفقودی یا آسیب ناشی از فوت، جراحات یا هر گونه آسیب جسمی یا روحی به یک مسافر که به دلیل حادثه‌ای ناشی از عملیات ریلی و هنگام مستقربودن مسافران در وسایل نقلیه ریلی، یا در هنگام ورود به، یا خروج از آنها ایجاد شود، فارغ از اینکه زیربنای ریلی مورد استفاده چه باشد، مسئول خواهد بود.

بند ۲ - کاریر در موارد ذیل از مسئولیت معاف خواهد بود:

(a) چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات ریلی ارتباطی نداشته باشد و کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) تا جایی که حادثه به علت خطای مسافر ایجاد شده باشد،

(c) چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید؛ شرکت دیگری که از همان زیربنای ریلی استفاده می‌کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

بند ۳ - اگر حادثه به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، کاریر بر اساس قسمت c، از بند ۲، کاملاً از مسئولیت مبری نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان پاسخگوی همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه هیچ حقی از وی مبنی بر مراجعه به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث تضییع گردد.

بند ۴ - این قواعد یکسان، هر مسئولیتی که ممکن است مشمول کاریر باشد اما در موارد موجود در بند ۱ پیش‌بینی نشده باشد، را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

بند ۵- اگر حمل و نقلی که موضوع یک قرارداد حمل واحد است توسط چند کاریر متوالی^{۱۹} انجام گیرد، کاریری که طبق قرارداد حمل، مسئول ارائه خدمات حمل و نقل در مسیری است که حادثه رخ داده است در مورد فوت و جراحات مسافران مسئول خواهد بود. چنانچه این خدمات توسط خود کاریر ارائه نشود، بلکه توسط یک کاریر جانشین ارائه گردد، هر دو کاریر طبق این قواعد یکسان مشترکاً و جداگانه مسئول می‌باشند.

ماده (۲۷) جبران خسارت در صورت فوت

بند ۱- در صورت مرگ مسافر، جبران خسارات شامل موارد زیر خواهد بود:

- (a) هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت به ویژه هزینه حمل جسد و هزینه‌های تدفین،
- (b) اگر مرگ بلاfacile اتفاق نیفتد، جبران خسارات پیش‌بینی شده در ماده ۲۸ آمده است.

بند ۲- اگر در اثر مرگ مسافر، اشخاصی که وی طبق قانون وظیفه‌ی نگهداری آنها را داشته و یا خواهد داشت از حمایت وی محروم گردند باید به آنها نیز غرامت مفقودی مزبور پرداخت گردد. حق اقدامات حقوقی برای جبران خسارات اشخاصی که مسافر بدون الزام قانونی، نگهداری از آنها را بر عهده داشته است تابع قانون ملی خواهد بود.

ماده (۲۸) جبران خسارات در مورد صدمات جسمی

در موارد جراحات یا هر گونه صدمات جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر خواهد بود:

- (a) هزینه‌های ضروری، به ویژه هزینه‌های مربوط به درمان و حمل و نقل،
- (b) جبران خسارت مالی وارد، به خاطر از کار افتادگی کلی یا جزئی یا به خاطر نیازهای افزایش یافته‌ی فرد.

ماده (۲۹) غرامت دیگر صدمات جسمی

قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای کاریر باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده‌های ۲۷ و ۲۸ پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

¹⁹ - successive carriers

ماده ۳۰)

شكل و میزان جبران خسارت در صورت فوت و صدمات جسمی

بند ۱- خسارات پیشینی شده در بند ۲ از ماده ۲۷، و قسمت b از ماده ۲۸، باید به صورت یکجا پرداخت گردد. با این حال اگر قانون ملی، پرداخت مستمری سالیانه را مجاز بشمارد، جبران خسارت، در صورت درخواست مسافر آسیب دیده یا ذیحق اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۷، به آن شکل پرداخت خواهد شد.

بند ۲- میزان جبران خسارت پرداختی به موجب بند ۱، براساس قانون ملی تعیین خواهد شد. در هر حال، برای اهداف این قواعد یکسان، سقف مبلغ پرداختی برای هر مسافر ۱۷۵۰۰ واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکل مستمری سالیانه‌ای که با آن مبلغ کل مطابقت داشته باشد البته چنانچه سقف تعیین شده مبلغ مستمری قانون ملی، مبلغی کمتر از آن میزان مستمری سالیانه‌ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می‌شود.

ماده ۳۱)

سایر شیوه‌های حمل و نقل

بند ۱- پیرو بند ۲، مقررات مربوط به مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران، بر مفقودی یا آسیب دیدگی پیش‌آمده طی حمل و نقلی که، طبق قرارداد حمل، حمل ریلی نبوده است، إعمال نخواهد شد.

بند ۲- با این حال، هنگامی که وسائل نقلیه ریلی توسط کشتی قطاربر (فری بوت) حمل می‌گردند، مقررات مربوط به مسئولیت در مورد فوت یا جراحات مسافران، بر مفقودی یا آسیب دیدگی اشاره شده در بند ۱ از ماده ۲۶ و بند ۱ از ماده ۳۳، حادثه‌ای ناشی از عملیات ریلی که در زمان مستقربودن مسافران، یا در زمان ورود به یا خروج از وسائل نقلیه ریلی رخ دهد، إعمال خواهد گردید.

بند ۳- هرگاه، به خاطر شرایط استثنائی، بهره‌برداری از راه آهن موقتاً به تعویق افتاد و مسافران با شیوه دیگری از حمل و نقل جابجا گردند، کاریر به موجب این قواعد یکسان مسئول خواهد بود.

فصل دوم

مسئولیت در مورد عدم رعایت برنامه زمانی

ماده ۳۲)

مسئولیت در مورد لغو حرکت، تأخیر حرکت قطارها یا نرسیدن به قطار

بند ۱- کاریر برای ضرر یا زیان ناشی از لغو حرکت، تأخیر حرکت قطار یا از دست دادن وسیله نقلیه که باعث شود سفر مسافر در روز مورد نظر ادامه نیابد یا ادامه سفر در همان روز به دلیل شرایط ویژه، منطقاً الزامی نباشد،

در برابر مسافر مسئول می‌باشد. جبران خسارت شامل هزینه‌های معقول اسکان مسافر و نیز هزینه‌های منطقی مربوط به مطلع نمودن اشخاصی که منتظر مسافر می‌باشند، خواهد بود.

بند ۲ - هرگاه، لغو حرکت، تأخیر حرکت یا از دست دادن وسیله نقلیه مربوطه به یکی از علل زیر باشد کاریر از این مسئولیت معاف خواهد بود:

(a) چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات ریلی ارتباطی نداشته باشد و کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) قصور از جانب مسافر ایجاد شده باشد،

(c) چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید؛ شرکت دیگری که از همان زیربنای ریلی استفاده می‌کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

بند ۳ - قانون ملی تعیین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای کاریر باید بابت جبران خسارتی غیر از آنچه در بند یک پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید. این بند به ماده ۴۴ لطمه نخواهد زد.

فصل سوم

مسئولیت در مورد توشی دستی، حیوانات، توشی ثبت‌شده و وسایل نقلیه

بخش اول

تoshی دستی و حیوانات

ماده: (۳۳)

مسئولیت

بند ۱ - در مورد فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران، کاریر مسئول مفقودی یا آسیب ناشی از فقدان کلی یا جزئی، یا خسارت به اشیایی است که مسافر به عنوان توشی، با خود داشته است اعم از اینکه همراه او بوده یا به عنوان توشی دستی با خود حمل می‌نموده است، این مساله درباره حیواناتی که مسافر همراه با خود آورده است نیز مصدق دارد. ماده ۲۶ با إعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز إعمال خواهد شد.

بند ۲ - در سایر موارد، کاریر، مسئول مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی به اشیاء، توشی دستی یا حیواناتی که نگهداری آنها طبق ماده ۱۵ به عهده مسافر است، نمی‌باشد، مگر اینکه این مفقودی یا آسیب به دلیل قصور کاریر باشد. ماده‌های دیگر عنوان چهارم، به استثنای ماده ۵۱، و عنوان ششم در این مورد إعمال نخواهند شد.

ماده: (۳۴)

حدود غرامات در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی اشیاء

هرگاه کاریر، به موجب بند ۱ از ماده ۳۳ مسئول باشد، باید غرامتی تا سقف ۱۴۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر پردازد.

ماده: (۳۵)

برداشته شدن مسئولیت

کاریر در قبال مسافر، مسئول فقدان یا خسارت ناشی از این مساله که مسافر با تشریفات لازم گمرکی یا دیگر مراجع اداری انطباق ندارد، نمی‌باشد.

بخش دوم

توشهی ثبت شده

ماده: (۳۶)

اساس مسئولیت

بند ۱ - کاریر مسئول مفقودی یا آسیب ناشی از مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی توشهی ثبت شده بین زمانِ تحویل گرفته شدن از سوی کاریر تا زمان تحویل و همچنین تأخیر در تحویل، می‌باشد.

بند ۲ - کاریر، تا جایی که مفقودی یا تأخیر در تحویل ناشی از خطای مسافر یا ناشی از سفارش مسافر که به علت قصور کاریر نباشد، و یا ناشی از نقص ذاتی در توشهه ثبت شده، یا ناشی از شرایطی باشد که کاریر نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید، از این مسئولیت معاف خواهد بود.

بند ۳ - کاریر، تا جایی که مفقودی یا آسیب ناشی از خطرات خاصی که ذاتی یک یا چند مورد زیر می‌باشد، از این مسئولیت مبرا خواهد بود:

(a) عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نامناسب

(b) ماهیت ویژه بار

(c) ارسال اشیایی که قابل قبول برای حمل به عنوان توشهه نیستند

ماده: (۳۷) مسئولیت اثبات

بند ۱ - مسئولیت اثبات اینکه فقدان یا خسارت یا تأخیر در تحویل، به علت یکی از دلایل مشخص شده در بند ۲ از ماده ۳۶، بوده به عهده کاریر می‌باشد.

بند ۲ - هرگاه کاریر ثابت کند که با توجه به شرایط یک مورد خاص، مفقودی یا خسارت می‌توانسته ناشی از یک یا چند خطر خاص اشاره شده در بند ۳ از ماده ۳۶ باشد، فرض بر این خواهد بود که آن خطر، چنین چیزی را ایجاد کرده است. با این حال، شخص ذیحق، حق دارد ثابت کند که مفقودی یا خسارت به صورت کلی یا جزئی به علت یکی از آن خطرات نبوده است.

ماده: (۳۸) کاریرهای متوالی^{۲۰}

هرگاه حمل تحت یک قرارداد واحد، توسط چند کاریر متوالی انجام شود، هر کاریر، با تحویل گرفتن توشه با رسید ثبت توشه، یا به عهده گرفتن حمل وسیله نقلیه با رسیدحمل، طرف قرارداد حمل در مورد ارسال توشه یا حمل وسایل نقلیه، برطبق شرایط رسید ثبت توشه یا رسید حمل، محسوب خواهد شد و تعهدات ناشی از آن را به عهده خواهد گرفت. در چنین موردی، هر کاریری، مسئول حمل در تمام طول مسیر تا زمان تحویل خواهد بود.

ماده: (۳۹) کاریر جانشین^{۲۱}

بند ۱ - هرگاه کاریر انجام حمل را به طور کلی یا جزئی به یک کاریر جانشین محول نماید اعم از اینکه در قرارداد حمل چنین حقی برای کاریر وجود داشته باشد یا خیر، باز هم کاریر همچنان در مورد کل حمل مسئول خواهد بود.

بند ۲ - تمام مقررات این قواعد یکسان که درخصوص مسئولیت کاریر حاکم است درخصوص مسئولیت کاریر جانشین برای انجام حمل توسط وی نیز إعمال خواهد شد. ماده‌های ۴۸ و ۵۲ در صورتی إعمال خواهد شد که اقامه دعوی، علیه خدمه یا کلیه اشخاص دیگری باشد که کاریر جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل بهره می‌برد.

²⁰ - successive carriers
²¹ - substitute carrier

بند ۳- هر موافقتنامه خاصی که بر اساس آن کاریر تعهداتی را پذیرد که به موجب این قواعد یکسان به عهده او نباشد یا از حقوقی که توسط این قواعد یکسان به وی اعطاء شده است چشمپوشی نماید، در مورد کاریر جانشینی که موارد فوق را صراحتاً و به طور مکتوب نپذیرفته باشد، بی تاثیر خواهد بود. خواه کاریر جانشین موافقتنامه مزبور را پذیرفته باشد یا نپذیرفته باشد، باز هم کاریر در قبال تعهدات یا چشمپوشی از حق خویش به دلیل چنان موافقتنامه خاصی، متعهد خواهد بود.

بند ۴- در هر قسمت و تا جایی که هم کاریر و هم کاریر جانشین مسئول باشند، هر دو مسئولیت مشترک و جداگانه خواهند داشت.

بند ۵- مجموع کل غرامت قابل پرداخت توسط کاریر و کاریر جانشین، خدمه آنها و دیگر اشخاصی که کاریرها از خدماتشان جهت انجام حمل استفاده می کنند، باید از حدود مشخص شده در این قواعد یکسان بیشتر شود.

بند ۶- این ماده حق رجوع به مراجع ذیصلاح را، که ممکن است بین کاریر و کاریر جانشین وجود داشته باشد، خدشهدار نخواهد ساخت.

ماده: (۴۰) فرض مفقود شدن

بند ۱- شخص ذیحق بدون آنکه نیاز به ارائه مدارک بیشتری باشد، می تواند چنانچه توشه وی ظرف مدت ۱۴ روز از زمان درخواست وی جهت دریافت توشه اش طبق بند ۳ از ماده ۲۲، به وی تحويل داده نشده یا در اختیار وی قرار نگرفته باشد، آن را مفقود تلقی کند.

بند ۲- اگر توشه ای که مفقود تلقی شده است طی مدت یکسال بعد از درخواست تحويل پیدا شود، کاریر باید به شخص ذیحق، اگر آدرس وی مشخص باشد یا بتوان آن را پیدا کرد، این مساله را ابلاغ نماید.

بند ۳- طی مدت سی روز بعد از دریافت ابلاغ اشاره شده در بند ۲، شخص ذیحق می تواند درخواست نماید که توشه اش به وی تحويل شود. در این صورت، شخص باید هزینه های مربوط به حمل توشه از محل ارسال به محل تحويل را پرداخت نموده و غرامتی که دریافت نموده را مسترد نماید، در صورت اقضاء، چنانچه هزینه ای در این بین پیش آمده هزینه را از غرامت کسر نماید. با این وجود، حقوق شخص جهت ادعای غرامت بابت تأخیر در تحويل پیش بینی شده در ماده ۴۳ محفوظ است.

بند ۴-اگر توشهی پیداشده طی مهلت پیش‌بینی شده در بند ۳ مطالبه نگشته باشد، یا اگر بیش از یکسال پس از درخواست تحويل، توشه پیدا شود، کاریر می‌تواند مطابق با قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در محلی که توشه مستقر است، برای توشه تعیین تکلیف نماید.

ماده: (۴۱)

غرامت بابت مفقود شدن

بند ۱-در صورت آسیب کامل یا بخشی از توشهی ثبت‌شده، کاریر، علاوه بر سایر خسارات، باید به شرح زیر غرامت پرداخت نماید:

(a) در صورتی که میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز گردد، غرامتی برابر با آن میزان پرداخت می‌شود، بدون اینکه غرامت مزبور از ۸۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از کسری توده بار، یا ۱۲۰۰ واحد محاسبه برای هر فقره از توشه فراتر رود.

(b) اگر میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز نشود، جریمه‌ی نقدی به میزان ۲۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از کسری توده بار یا ۳۰۰ واحد محاسبه برای هر قلم از توشه.

روش پرداخت غرامت، بر اساس کیلوگرم مفقود شده یا یا براساس هر قلم از توشه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.

بند ۲-به علاوه کاریر باید هزینه حمل توشه و دیگر مبالغ پرداختی در خصوص حمل فقره‌ی مفقود شده و نیز عوارض گمرکی و سایر عوارضی که از قبل پرداخت شده را مسترد گرداند.

ماده: (۴۲)

غرامت بابت آسیب وارد

بند ۱-در صورت آسیب دیدگی توشهی ثبت‌شده، کاریر، علاوه بر سایر خسارات، باید معادل خسارت وارد به توشه، غرامت پردازد.

بند ۲-غرامت باید بیشتر از مبالغ ذیل باشد:

(a) اگر ارزش کل توشه به خاطر آسیب وارد، از دست رفته باشد، مبلغی که در صورت آسیب دیدگی کامل، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

(b) اگر فقط ارزش قسمتی از توشه به خاطر آسیب وارد از دست رفته باشد مبلغی که در صورت آسیب دیدگی آن قسمت، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

ماده: (۴۳)

غرامت بابت تأخیر در تحويل

بند ۱- در صورت تأخیر در تحويل توشه‌ی ثبت شده، در موارد ذیل، کاربر در ازای هر ۲۴ ساعت تمام بعد از آنکه درخواست تحويل صورت گرفته باشد، البته حداکثر به مدت چهارده روز، باید غرامت پرداخت نماید:

(a) اگر شخص ذیحق، مفقودی یا خسارت را ثابت نماید، غرامتی معادل با ضرر و زیان برابر با حداکثر ۰/۸۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص توشه یا ۱۴ واحد محاسبه برای هر قلم از توشه که دیر تحويل شده است، پرداخت می‌گردد؛

(b) اگر شخص ذیحق، مفقودی یا خسارت را ثابت نکند، جریمه‌ی نقدی به میزان ۰/۱۴ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم از وزن ناخالص توشه، یا ۰/۸۰ واحد محاسبه برای هر قلم از توشه، که دیر تحويل شده است، پرداخت می‌گردد؛

روش پرداخت غرامت، بر اساس کیلوگرم خسارت یا براساس هر قلم از توشه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.

بند ۲- در صورت آسیب دیدگی کامل توشه، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، به آنچه در ماده ۴۱ پیش‌بینی شده، تعلق نمی‌گیرد.

بند ۳- در صورت آسیب دیدگی جزئی توشه، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ در مورد قسمت آسیب ندیده توشه، قابل پرداخت خواهد بود.

بند ۴- در صورت وارد آمدن آسیب به توشه، که ناشی از تأخیر در تحويل نباشد، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، در صورت اقتضا، افزون بر آنچه در ماده ۴۲ پیش‌بینی شده، قابل پرداخت خواهد بود.

بند ۵- در هیچ‌موردی، کل غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ به همراه میزان پیش‌بینی شده در ماده‌های ۴۱ و ۴۲، باید از غرامت قابل پرداخت در صورت آسیب دیدگی کامل توشه فراتر رود.

بخش سوم وسایل نقلیه

ماده: (۴۴)

غواصت بابت تأخیر

بند ۱- در صورت تأخیر در بارگیری به دلیلی مربوط به کاریر یا تأخیر در تحویل یک وسیله نقلیه، کاریر باید، اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی بدان دلیل بوده است، غرامتی پردازد که میزان آن نباید از مبلغ هزینه حمل بیشتر شود.

بند ۲- در صورت تأخیر در بارگیری به دلیلی مربوط به کاریر، اگر شخص ذیحق نخواهد با قرارداد حمل پیش برود، هزینه حمل باید به او مسترد گردد. به علاوه اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از تأخیر بوده است، می‌تواند ادعای غرامتی را نماید که میزان آن نباید از مبلغ هزینه حمل بیشتر شود.

ماده: (۴۵)

غواصت بابت مفقودی

در صورت آسیب کل یا بخشی از وسیله نقلیه، غرامت قابل پرداخت به شخص ذیحق برای ضرر و زیان محرز شده، براساس ارزش معمول وسیله نقلیه محاسبه خواهد شد. این مبلغ نباید از ۸۰۰۰ واحد محاسبه فراتر برود. یک تریلر خالی یا بارگیری شده، به عنوان وسیله نقلیه جداگانه تلقی خواهد شد.

ماده: (۴۶)

مسئولیت در مورد سایر اشیاء

بند ۱- در مورد اشیاء بجا مانده در داخل وسیله نقلیه یا در جعبه‌هایی (مثلاً در صندوق توشه یا صندوق وسایل اسکی) که در وسیله نقلیه نصب شده‌اند، کاریر فقط برای مفقودی یا آسیب دیدگی واردہی ناشی از خطای خود مسئول خواهد بود. کل غرامت قابل پرداخت نباید از ۱۴۰۰ واحد محاسبه فراتر رود.

بند ۲- در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه چیده شده‌اند از جمله جعبه‌های اشاره شده در بند ۱، کاریر فقط در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه قرار داده شده‌اند صرفا در صورتی مسئول خواهد بود که ثابت شود مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری است که وی آن را عمدتاً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی مرتکب شده یا از روی سهل‌انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان فقدان یا خساره‌ی هست.

ماده: (۴۷)

قوانين قابل إعمال

پیرو مقررات بخش حاضر، مقررات بخش ۲ درخصوص مسئولیت توشه، در مورد وسائل نقلیه نیز إعمال خواهد شد.

فصل چهارم مفاد عمومی

ماده: (۴۸)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در این قواعد یکسان و نیز مقررات قانون ملی که غرامت را تا میزان ثابتی محدود می‌کند، إعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود ضرر و زیان ناشی از عمل یا قصوری است که کاربر آن را عمدآ برای ایجاد چنان ضرر و زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل‌انگاری بوده با علم بر این که احتمال چنان ضرر و زیانی هست.

ماده: (۴۹)

تبديل ارز و بهره

بند ۱ - هرگاه که محاسبه غرامت، مستلزم تبدیل مبالغ تعريف شده به واحد پولی بیگانه باشد، تبدیل، بر اساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.

بند ۲ - شخص ذیحق می‌تواند مطالبه‌ی بهره غرامت نماید که به میزان ۵ درصد در سال از روز مطالبه‌ی پیش‌بینی شده در ماده ۵۵ محاسبه می‌شود یا اگر چنین مطالبه‌ای انجام نشده باشد، از روز ارائه دادخواست به دادگاه محاسبه خواهد شد.

بند ۳ - در هر صورت، در مورد غرامتی که به موجب ماده‌های ۲۷ و ۲۸ قابل پرداخت خواهد بود، بهره صرفاً از روزی که در آن کارهای مربوط به ارزیابی مبلغ غرامت، صورت گرفته است، تعلق خواهد گرفت، چنانچه آن روز، بعد از روز مطالبه یا بعد از روز ارائه دادخواست به دادگاه باشد.

بند ۴ - در مورد توشه، بهره فقط در صورتی قابل پرداخت خواهد بود که غرامت از ۱۶ واحد محاسبه برای هر رسیده ثبت توشه فراتر رود.

بند ۵ - در مورد توشه، اگر شخص ذیحق، طی مدت مناسبی که به وی اختصاص یافته، مدارک مستدل لازم برای تعیین قطعی مبلغ مورد مطالبه را به کاریر ارائه ندهد، به فاصله زمانی بین انقضای زمان اختصاص یافته تا تسليم عملی اسناد مزبور هیچ بهره‌ای تعلق نخواهد گرفت.

ماده: (۵۰)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

کاریر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود اگر ضرر و زیان ناشی از حادثه هسته‌ای باشد، چنانچه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس قوانین و دستورالعمل‌هایی از یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول ضرر یا زیان مزبور باشد.

ماده: (۵۱)

اشخاصی که کاریر مسئول عملکرد آنهاست

کاریر مسئول کارکنان خود و دیگر اشخاصی است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می‌کند چنانچه این کارکنان و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند. مدیران آن زیربنای ریلی که حمل و نقل در آن انجام می‌گیرد به عنوان اشخاصی محسوب خواهند شد که کاریر از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می‌کند.

ماده: (۵۲)

دیگر اقامه‌های دعوی

بند ۱ - در تمام مواردی که این قواعد یکسان إعمال می‌شوند، هر اقامه دعوی علیه کاریر درخصوص مسئولیت به هر عنوانی را می‌توان فقط طبق شرایط و محدودیت‌های ذکر شده در این قواعد یکسان صورت داد.

بند ۲ - این مساله در مورد هر اقامه دعوی علیه کارکنان یا دیگر اشخاصی که کاریر به موجب ماده ۵۱ مسئول عملکرد آنهاست، نیز إعمال خواهد شد.

عنوان پنجم

مسئولیت مسافر

ماده: (۵۳)

اصول ویژه مسئولیت

مسافر در برابر کاریر مسئول ضرر و زیان خواهد بود چنانچه:

a) ناشی از عدم رعایت تعهدات خود بر اساس موارد ذیل باشد:

۱- ماده‌های ۱۰، ۱۴، ۲۰

۲- مقررات ویژه برای حمل وسایل نقلیه که در شرایط کلی حمل گنجانده شده، یا،

۳- قواعد مربوط به حمل و نقل ریلی بین‌المللی کالاهای خطرناک (RID)،

یا،

(b) به علت اشیا، یا حیواناتی که مسافر با خود آورده است، باشد،

مگر آنکه وی ثابت کند که ضرر و زیان به علت شرایطی ایجاد شده که وی، علیرغم این که تلاش یک مسافر وظیفه‌شناس را کرده است، نمی‌توانسته از آن اجتناب نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید. این قاعده، مسئولیت کاریر براساس ماده ۲۶ و بند ۱ از ماده ۳۳ را تحت تأثیر قرار نخواهد داد.

عنوان ششم استیفادی حقوق

ماده: (۵۴)

تعیین مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا

بند ۱- هرگاه مفقودی یا آسیب دیدگی جزئی کالایی که با مسئولیت کاریر (توشه، وسایل نقلیه) حمل می‌شود توسط کاریر کشف یا احتمال داده شود یا توسط شخص ذیحق برای آن اقامه دلیل شود، کاریر، باید بی‌درنگ، در صورت امکان در حضور شخص ذیحق، گزارشی تنظیم کند که در آن با توجه به ماهیت مفقودی یا آسیب دیدگی، وضعیت کالا و، تا جائی که ممکن است، دامنه مفقودی یا آسیب دیدگی، علت و زمان رخدادن آن، ذکر گردد.

بند ۲- رونوشتی از این گزارش باید به طور رایگان در اختیار شخص ذیحق قرار گیرد.

بند ۳- هرگاه شخص ذیحق یافته‌های آن گزارش را نپذیرد، می‌تواند درخواست نماید که وضعیت توشه یا وسیله نقلیه و همچنین علت و میزان مفقودی یا آسیب دیدگی وارد توسط کارشناسی که یا از سوی طرفین قرارداد حمل یا از طریق دادگاه یا دیوان منصوب گشته است معین گردد. روال کار، تابع قوانین و دستورالعمل‌های کشوری است که تعیین میزان مفقودی یا آسیب دیدگی در آنجا انجام می‌گیرد.

ماده: (۵۵)
دعاوی

بند ۱- دعواه مربوط به مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی وارد به مسافران باید به صورت مکتوب خطاب به کاریری باشد که می‌توان علیه او اقامه دعوى صورت داد. در مورد حمل و نقلی که تابع یک

قرارداد واحد است و کاریرهای متواالی آن را اجرا می‌کنند دعاوی را می‌توان خطاب به اولین یا آخرین کاریر، و همچنین به کاریری که محل کار اصلی وی در کشوری باشد که، یا شعبه یا نمایندگی ای که قرارداد حمل را در کشوری منعقد نموده باشد و مسافر مقیم آن کشور است یا بر حسب عادت در آنجا اقامت دارد، ارائه داد.

بند ۲- دیگر دعاوی مربوط به قرارداد حمل باید به صورت مکتوب و خطاب به کاریری که در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۵۶ تعیین شده صورت گیرد.

بند ۳- مدارکی که شخص ذیحق ضمیمه کردن آنها را به دادخواست مفید می‌داند، بایستی به صورت اصل یا رونوشت ارائه شوند، در صورت اقتضاء، چنانچه کاریر الزام نماید، رونوشت‌ها باید آنگونه که لازم است تأیید شوند. هنگام تسویه دعاوی، کاریر می‌تواند الزام نماید که بلیت، رسید ثبت توشه و رسید حمل، مسترد شود.

ماده: (۵۶)

کاریرهایی که می‌توان علیه آنها اقامه دعوی نمود

بند ۱- اقامه دعوی بر اساس مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران را فقط می‌توان علیه کاریری انجام داد که طبق بند ۵ از ماده ۲۶ مسئول باشد.

بند ۲- طبق بند ۴، سایر اقدامات حقوقی مسافران بر اساس قرارداد حمل را می‌توان فقط علیه کاریر اول، کاریرنهایی یا کاریری که آن بخش از حمل را به عهده داشته و در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می‌شود بوقوع پیوسته، صورت داد.

بند ۳- در مورد حملی که توسط کاریرهای متواالی صورت می‌گیرد، می‌توان علیه کاریری که باید توشه یا وسیله نقلیه را تحويل می‌داد و نام او با رضایت وی در رسید ثبت توشه یا در رسید حمل درج شده، طبق بند ۲، اقامه دعوی نمود حتی اگر وی توشه یا وسیله نقلیه را دریافت نکرده باشد.

بند ۴- اقامه دعوی جهت استرداد مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می‌تواند علیه کاریری که مبلغ مذبور را دریافت کرده یا علیه کاریری که مبلغ مذبور از جانب وی دریافت گردیده صورت گیرد.

بند ۵- هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا به صورت استثنا در روند دادرسی مربوط به دعوی اصلی که بر اساس همان قرارداد حمل باشد، می‌توان علیه کاریری غیر از کاریرهای مشخص شده در بندهای ۲ و ۴ اقامه دعوی نمود.

بند ۶- تا جایی که این قواعد یکسان در مورد کاریر جانشین إعمال می‌گردد، می‌توان علیه وی اقامه دعوی نمود.

بند ۷- اگر خواهان، حق انتخاب بین چند کاریر را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی می‌شود؛ همچنین اگر خواهان، حق انتخاب بین یک یا چند کاریر و یا یک کاریر جانشین را داشته باشد، این مساله إعمال خواهد شد.

ماده: (۵۷)

محل رسیدگی

بند ۱- اقدامات حقوقی بر مبنای این قواعد یکسان را می‌توان در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در دادگاه‌ها یا دیوان‌های کشور عضوی که خوانده در قلمرو آن مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار وی، یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در آنجا است اقامه نمود. در سایر دیوان‌ها یا دادگاه‌های دیگر نمی‌توان اقامه دعوی نمود.

بند ۲- هرگاه یک اقامه دعوی براساس این قواعد یکسان در یک دادگاه یا دیوان که بنابر بند ۱ ذیصلاح باشد، صورت گیرد یا وقتی که در چنان دعویی رأی آن دادگاه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بین همان طرف‌های قرارداد در همان زمینه نمی‌تواند اقامه گردد مگر آنکه رأی دیوان یا دادگاهی که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته، در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می‌گیرد، قابل اجرا نباشد.

ماده: (۵۸)

اسقاط حق اقامه دعوی در مورد فوت و صدمات جسمی

بند ۱- هرگونه حق اقامه دعوی توسط شخص ذیحق، بر اساس مسئولیت کاریر در مورد فوت یا صدمات جسمی واردہ به مسافران اسقاط خواهد شد چنانچه شخص ذیحق، خبر بروز حادثه برای مسافر را ظرف مدت ۱۲ ماه از زمان آگاهی وی از ضرر و زیان، به یکی از کاریرهایی که طبق بند ۱ از ماده ۵۵، می‌توان دعوی را درخصوص آنها مطرح کرد، اطلاع ندهد. هرگاه شخص ذیحق حادثه را به طور شفاهی به کاریر اطلاع دهد، کاریر باید گواهی اعلام وصول خبر شفاهی مزبور را صادر نماید.

بند ۲- با این حال، حق اقامه دعوی اسقاط خواهد شد چنانچه:

(a) در طی مدت پیش‌بینی شده در بند ۱، شخص ذیحق دادخواستی را به یکی از کاریرهای مشخص شده در بند ۱ از ماده ۵۵ ارائه کرده باشد؛

(b) در طی مدت تعیین شده در بند ۱، کاریری که مسئول است، از حادثه‌ای که برای مسافر رخ داده از طرق دیگری مطلع شده باشد؛

(c)- خبر بروز حادثه، به دلیل شرایطی که قابل إسناد به شخص ذیحق نباشد، اطلاع داده نشده یا دیر اطلاع داده شده باشد؛

d) شخص ذیحق ثابت کند که حادثه در اثر کوتاهی کاریر رخ داده است.

ماده: (۵۹)

اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل توشه

بند ۱- پذیرش توشه توسط شخص ذیحق، هرگونه حق اقامه دعوی علیه کاریر به خاطر خسارت جزئی، آسیب‌دیدگی یا تأخیر در تحويل را اسقاط خواهد کرد.

بند ۲- با این وجود حق اقامه دعوی در موارد ذیل اسقاط نخواهد شد:

a) در مورد خسارت جزئی یا آسیب‌دیدگی، چنانچه:

۱- ضرر و زیان طبق ماده ۵۴، قبل از قبول توشه توسط شخص ذیحق ثابت گردد،

۲- اثباتی که طبق ماده ۵۴ باید صورت می‌گرفت صرفاً به سبب قصور کاریر از قلم افتاده باشد،

b) در مورد ضرر و زیانی که وجود آن بعد از قبول توشه توسط شخص ذیحق محرز گشته است، چنانچه وی

۱- بلافاصله بعد از کشف ضرر و زیان و حداکثر تا سه روز بعد از قبول توشه، طبق ماده ۵۴، درخواست تأیید نماید،

۲- به علاوه، ثابت کند که ضرر و زیان بین زمان قبول مسئولیت توسط کاریر و زمان تحويل رخ داده است،

c) در مورد تأخیر در تحويل، اگر شخص ذیحق، ظرف بیست و یک روز، برای استیفاده حقوق خود علیه یکی از کاریرهای تعیین شده در بند ۳ از ماده ۵۶ اقدام نماید،

d) اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی با آسیب‌دیدگی ناشی از قصور از جانب کاریر بوده است.

ماده: (۶۰)

محدودیت زمانی اقدامات حقوقی

بند ۱- محدودیت زمانی اقدامات حقوقی برای خسارت بر اساس مسئولیت کاریر در مورد فوت یا جراحت به مسافران به شرح ذیل خواهد بود:

a) در مورد مسافر، تا سه سال بعد از روز وقوع حادثه

b) در مورد سایر ذوی الحقوق، تا سه سال بعد از روز مرگ مسافر، مشروط بر اینکه مهلت مزبور حداکثر ظرف مدت ۵ سال بعد از روز وقوع حادثه باشد.

بند ۲- محدودیت زمانی سایر اقدامات حقوقی ناشی از قراردادحمل، یکسال خواهد بود. با این وجود، محدودیت زمانی اقامه دعوی برای مفقودی یا آسیب‌دیدگی ناشی از عمل یا قصوری که عمداً برای ایجاد

چنان مفقودی با آسیب دیدگی صورت گرفته یا از روی سهل‌انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان فقدان یا خساراتی هست، دو سال خواهد بود.

بند ۳- محدودیت زمانی پیش‌بینی شده در بند ۲، برای اقدامات حقوقی، از تاریخ‌های ذیل آغاز خواهد شد:

(a) برای غرامت بابت خسارت کامل: از چهاردهمین روز پس از انقضای مدت زمان پیش‌بینی شده در بند ۳ از ماده ۲۲،

(b) برای غرامت بابت خسارت بخشی از کالا، خسارت کالا یا تأخیر در تحویل: از روز تحویل کالا؛

(c) در تمامی سایر موارد مربوط به حمل مسافر: از روز انقضای اعتبار بلیت.

روز مورد اشاره برای شروع مدت زمان محدودیت اقدامات حقوقی، جزو مدت زمان محدودیت محسوب نخواهد شد.

بند ۴- وقتی دعوی طبق ماده ۵۵ همراه با مدارک مستدل لازم خطاب به کاریر مطرح شود، دوره محدودیت زمانی، تا روزی که کاریر دعوی را با ابلاغ به صورت مکتوب رد نموده و مدارک ضمیمه شده به آن را مسترد نماید، به تعویق خواهد افتاد. اگر بخشی از دعوی پذیرفته گردد، مدت زمان محدودیت درخصوص بخش مورد اختلاف، مجددآغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آن استناد می‌کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به تعویق نخواهد افتاد.

بند ۵- حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد را دیگر نمی‌توان إعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا.

بند ۶- در غیر این صورت، تعویق و قطع محدودیت زمانی تابع قانون ملی خواهد بود.

عنوان هفتم روابط بین کاریروها

ماده: (۶۱)

تحصیص سهم هزینه حمل

بند ۱- هر کاریری که هزینه حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت کند، موظف است سهم مربوط به هر یک از کاریروهای ذینفع را پردازد. روش‌های پرداخت بایستی توافقنامه بین کاریروها مشخص شده باشد.

بند ۲- بند ۳ از ماده ۶، بند ۳ از ماده ۱۶ و ماده ۲۵ در مورد روابط بین کاریروهای متوالی نیز إعمال خواهد شد.

ماده: (۶۲)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

بند ۱ - کاریری که به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند طبق مقررات زیر، حق رجوع به مراجع ذیصلاح را دارد:

- (a) کاریری که موجب ضرر و زیان شده به تنهایی مسئول آن خواهد بود،
- (b) هرگاه چندین کاریر موجب ضرر و زیان باشند هر یک از آنها پاسخگوی ضرر و زیانی خواهد بود که وی موجب آن شده است، اگر تشخیص این مسأله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت پرداخت شده طبق قسمت (c) بین آنها تسهیم خواهد شد،
- (c) اگر نتوان ثابت نمود که کدامیک از کاریرها باعث ضرر و زیان شده است، غرامت پرداخت شده بین تمام کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند، به جز کاریرهایی که ثابت کنند آنها باعث این ضرر و زیان نبوده‌اند، تقسیم خواهد شد، تقسیم غرامت پرداخت شده، متناسب با سهم هر یک از کاریرها از هزینه حمل خواهد بود.

بند ۲ - در صورت اعسار و ناتوانی هر یک از کاریرها از پرداخت دین خود، سهم پرداخت نشده او بین دیگر کاریرهایی که در حمل، شرکت داشته‌اند، متناسب با سهم آنها از هزینه حمل تقسیم خواهد شد.

ماده: (۶۳)

روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح

بند ۱ - اعتبار مبلغ پرداختی از سوی کاریری که به موجب ماده ۶۲ از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می‌کند نمی‌تواند مورد مناقشه کاریری قرار گیرد که علیه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه کاریر بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا دادگاهی که اقامه دعوای اصلی در آن صورت می‌گیرد مهلت مجاز برای چنین ابلاغیه‌های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.

بند ۲ - کاریری که حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را إعمال می‌نماید باید ادعای خود علیه تمام کاریرهایی که نتوانسته با آنها به توافق برسد را در یک اقدام واحد ارائه نماید، در غیر این صورت، وی حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را در مورد کسانی که وی علیه آنها اقدامی ننموده از دست خواهد داد.

بند ۳ - دادگاه یا دیوان تصمیم خود را درخصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح که به آن تقدیم می‌شود در یک حکم واحد اعلام خواهد نمود.

بند ۴- کاریری که خواستار إعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می باشد باید اقامه دعوی خود را در دادگاه یا دیوان کشوری صورت دهد که محل کار یکی از کاریرهای مشارکت کننده در حمل و نقل، یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور قرار داشته باشد.

بند ۵- هنگامی که اقامه دعوی باید علیه چند کاریر تقدیم شود، کاریر خواهان حق آن را خواهد داشت که از بین حوزه‌های قضایی ذیصلاح طبق بند ۴، دیوان یا دادگاهی را برای اقدام خود انتخاب نماید.

بند ۶- حق رجوع به مراجع ذیصلاح را نمی توان با دادخواست غرامت که توسط شخص ذیحق طبق قرارداد حمل اقامه می شود، یکی نمود.

ماده: (۶۴)

موافقت نامه‌های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

کاریرها می توانند موافقت نامه‌هایی را منعقد نمایند که از ماده‌های ۶۱ و ۶۲ عدول نماید.

**قواعد یکسان درخصوص قرارداد
حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاها
(CIM - پیوست B کنوانسیون)**

**عنوان اول
مفاد کلی**

ماده: (۱)

گستره

بند ۱ - این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد حمل و نقل ریلی کالا در ازای درآمد إعمال می‌شود. اگر محل بارگیری کالا و محل پیش‌بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد این قرارداد بدون توجه به محل کسب و کار و ملیت طرفین قرارداد، إعمال خواهد شد.

بند ۲ - این قواعد یکسان همچنین بر قراردادهای حمل ریلی کالا در قبال درآمد إعمال خواهد شد چنانچه محل بارگیری کالا و محل پیش‌بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف باشد که حداقل یکی از آنها کشور عضو بوده و طرفین توافق کنند که قراردادشان تابع این قواعد یکسان باشد.

بند ۳ - هرگاه حمل و نقل بین‌المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، برای تکمیل حمل و نقل ریلی فرامرزی، شامل حمل و نقل از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو باشد، این قواعد یکسان إعمال خواهد شد.

بند ۴ - هرگاه حمل و نقل بین‌المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی جهت تکمیل حمل و نقل ریلی باشد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در مسیرهایی انجام شود که در فهرست خطوط پیش‌بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون ذکر شده، این قواعد یکسان إعمال خواهد شد.

بند ۵ - این قواعد یکسان درمورد حمل و نقل بین ایستگاه‌های واقع در قلمرو کشورهای همسایه - چنانچه زیربنای این ایستگاه‌ها توسط یک یا چند مدیر زیربنایی اداره شود که تابع یکی از آن کشورها باشند - إعمال نخواهد شد.

بند ۶ - هر کشور طرف قرارداد یک کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا باشد که قابل قیاس با این قواعد یکسان باشد می‌تواند هنگام درخواست الحق به کنوانسیون، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را

فقط در مورد حمل و نقلی که روی بخشی از زیربنای ریلی قلمرو خود صورت می‌گیرد إعمال خواهد کرد. این بخش از زیربنای ریلی باستی دقیقاً تعریف شده و به زیربنای ریلی یک کشور عضو متصل باشد. هرگاه یک کشور اظهارنامه ذکر شده فوق را صادر کند، قواعد یکسان مزبور صرفاً به شرطی إعمال خواهد شد که:

(a)- محل تحویل گرفتن کالا یا محل تعیین شده برای تحویل دادن کالا و همچنین مسیر پیش‌بینی شده در قرارداد حمل، روی زیر بنای مشخص شده واقع شده باشد یا

(b)- زیربنای مشخص شده، زیربنای دو کشور عضو را بهم متصل ساخته و آن زیربنا در قرارداد حمل به عنوان یک مسیر برای حمل و نقل ترانزیت معین شده باشد.

بند ۷ - دولتی که طبق بند ۶ حق شرط اعلام کرده، می‌تواند در هر زمان با ابلاغ به امین اسناد از آن صرف نظر کند. این انصراف یک ماه پس از روزی که امین اسناد آن را به کشورهای عضو اعلام نماید، نافذ خواهد شد. هرگاه کنوانسیونی که در سطر نخست بند ۶ به آن اشاره شد دیگر برای آن کشور لازم‌اجرا نباشد، اظهارنامه مزبور برای آن کشور فاقد اعتبار خواهد شد.

ماده: (۲)

دستورالعمل‌های حقوق عمومی

حمل و نقلی که این قواعد یکسان بر آن إعمال می‌شود، تابع دستورالعمل‌های حقوق عمومی به ویژه دستورالعمل‌های مربوط به حمل کالاهای خطرناک، و همچنین دستورالعمل‌های حقوق گمرکی و دستورالعمل‌های مربوط به حفاظت از حیوانات می‌باشد.

ماده: (۳)

تعاریف

در این قواعد یکسان:

(a)- "کاریر" یعنی کاریر قراردادی که ارسال کننده به موجب این قواعد یکسان با وی قرارداد حمل منعقد نموده باشد، یا کاریر بعدی [متوالی] که بر مبنای این قرارداد، مسئول می‌باشد؛

(b)- "کاریر جانشین" یعنی کاریری که با ارسال کننده قرارداد حمل منعقد نکرده، اما کاریر اشاره شده در قسمت (a) اجرای کل یا بخشی از حمل و نقل ریلی را به وی واگذار نموده است؛

(c)- "شرایط کلی حمل" یعنی شرایط کاریر به شکل شرایط کلی یا تعرفه‌هایی که قانوناً در هر کشور عضو لازم‌اجرا است و با انعقاد قرارداد حمل، جزء لاینکی از آن قرارداد می‌شود؛

d)- "واحد حمل و نقل ترکیبی" یعنی کانتینر، بدنه متحرک، نیمه یدک، کشن یا سایر واحدهای بارگیری مشابه که در حمل و نقل ترکیبی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ماده: (۴)

عدول

بند ۱ - دولتهای عضومی توانند برای عدول از این قواعد یکسان درخصوص حمل و نقلی که منحصراً بین دو ایستگاه در یکی از دو سوی مرز صورت می‌گیرد و ایستگاه دیگری ماین آنها نمی‌باشد موافقتنامه‌هایی منعقد نمایند.

بند ۲ - در مورد حمل و نقلی که بین دو کشور عضو اما با عبور از کشوری انجام می‌گیرد که کشور عضو محسوب نمی‌گردد، دولتهای مربوطه می‌توانند موافقتنامه‌هایی منعقد نمایند که از این قواعد یکسان عدول نماید.

بند ۳ - موافقتنامه‌های اشاره شده در بندۀای ۱ و ۲ و نیز لازم‌الاجرا شدن آنها بایستی به اطلاع سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی ریلی رسانده شود. دبیرکل سازمان، این موارد را به اطلاع کشورهای عضو و مراجع ذینفع خواهد رساند.

ماده: (۵)

قانون الزامی

جز در مواردی که به گونه دیگری در این قواعد یکسان آورده شده باشد، هر گونه مفادی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند، بی‌اعتبار بوده و نافذ نخواهد بود. فسخ این مفاد از قرارداد موجب فسخ سایر مفاد قرارداد حمل نخواهد بود. با این حال، یک کاریر می‌تواند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین‌تری را نسبت به آنچه در این قواعد یکسان مقرر شده است به عهده گیرد.

عنوان دوم انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده: (۶)

قرارداد حمل

بند ۱ - طبق قرارداد حمل، کاریر تعهد می‌کند تا کالا را در ازای دریافت مبلغ به مقصد حمل نموده و در آنجا به گیرنده تحویل دهد.

بند ۲ - قرارداد حمل باید با یک بارنامه مطابق با مدل یکسان تأیید شود. با این حال، مفقودشدن، نامتعارف بودن، یا موجود نبودن بارنامه، بر وجود یا اعتبار قراردادی که تابع این قواعد یکسان می‌باشد، تأثیر نخواهد داشت.

بند ۳ - بارنامه را ارسال کننده و کاریر امضا می‌کنند. می‌توان به جای امضا از مهر، دستگاه ثبت یا هر روش مناسب دیگری استفاده نمود.

بند ۴ - کاریر باید تحويل گرفتن کالا را بر روی رونوشت بارنامه به روشی مناسب گواهی کرده و رونوشت را به ارسال کننده بار تحويل دهد.

بند ۵ - بارنامه ریلی^{۲۲}، به عنوان بارنامه کشتی^{۲۳} به کار نخواهد رفت.

بند ۶ - برای هر محموله باید یک بارنامه تنظیم شود. در صورتی که توافقی غیر از این بین ارسال کننده و کاریر محموله وجود نداشته باشد، یک بارنامه نمی‌تواند به بیش از بار یک واگن متعلق باشد.

بند ۷ - در خصوص انجام حمل و نقل در قلمرو گمرکی جامعه اروپا یا در قلمرویی که روند ترانزیت مشترک در آن اجرا می‌شود، هر محموله باید یک بارنامه داشته باشد تا الزامات ماده ۷ را برآورده سازد.

بند ۸ - اتحادیه‌های بین‌المللی کاریرها بایستی با موافقت اتحادیه‌های بین‌المللی مشتریان و نهادهای ذیصلاح در امور گمرکی کشورهای عضو و هر سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای بین‌الدولی که صلاحیت اتخاذ قوانین گمرکی خود را دارد، بارنامه را با مدل یکسان تدوین کنند.

بند ۹ - بارنامه و رونوشت آن را می‌توان به صورت فرم ثبت الکترونیکی داده‌ها که قابل تبدیل به حروف نوشتاری خوانا باشد تنظیم نمود. از لحاظ کاربردی، روال به کار گرفته شده برای ثبت و رفتار با داده‌ها، تا جایی که به ارزش سندی بارنامه‌ای که با داده‌های مزبور تنظیم می‌شود مربوط باشد، باید یکسان باشد.

ماده: (۲)

مندرجات بارنامه

بند ۱ - بارنامه باید حاوی مشخصه‌های زیر باشد:

(a) محل و روز تنظیم آن؛

²² - Consignment note

²³ - Bill of lading

- (b)- نام و آدرس ارسال‌کننده بار؛
- (c)- نام و آدرس کاریری که قرارداد حمل را منعقد نموده است؛
- (d)- نام و آدرس کسی که محموله عملاً به وی تحویل داده شده، چنانچه وی کاریر اشاره شده در قسمت (c) نباشد؛
- (e)- محل و روز تحویل گرفتن بار؛
- (f)- محل تحویل؛
- (g)- نام و آدرس گیرنده بار؛
- (h)- شرح نوع کالا، روش بسته‌بندی، و، در صورت حمل کالای خطرناک، شرح کالا طبق موارد مندرج در مقررات حمل بین‌المللی کالای خطرناک با راه‌آهن (RID)؛
- (i)- تعداد بسته‌ها، ارقام و علائم ویژه لازم برای شناسایی محموله‌ها برای بارهایی که کمتر از یک واگن دربست باشد؛
- (j)- شماره واگن در صورت حمل بار به صورت واگن دربست؛
- (k)- شماره وسیله نقلیه ریلی که با چرخ‌های خود حرکت می‌کند، البته چنانچه خود به عنوان کالا حمل شود؛
- (l)- به علاوه، در مورد واحدهای حمل و نقل ترکیبی، طبقه‌بندی، شماره یا سایر مشخصات لازم برای شناسایی آنها؛
- (m)- وزن ناخالص یا تعداد کالا که به طرق دیگر شرح داده شده باشد؛
- (n)- فهرست مشروح اسناد مورد نیاز گمرک یا سایر مراجع اداری که به بارنامه ضمیمه شده یا در اختیار کاریر در دفاتر مرجعی که قانوناً مشخص شده یا نهادی که در قرارداد تعین گردیده می‌باشد؛
- (o)- هزینه‌های حمل (هزینه حمل کالا، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرکی و سایر هزینه‌های ناشی از انعقاد قرارداد تا زمان تحویل) تا جایی که پرداخت آنها به‌عهده گیرنده بار باشد یا هر بیان دیگری دال براینکه هزینه‌ها به عهده گیرنده بار است؛
- (p)- بیانی مبنی بر اینکه حمل، علیرغم بندهای مغایر، تابع این قواعد یکسان خواهد بود.

بند ۲ - علاوه براین، در صورت اقتضا، بارنامه باید حاوی مشخصه‌های زیر باشد:

- (a)- در صورت حمل توسط چند کاریر متوالی، کاریری که بایستی کالا را تحویل دهد چنانچه وی موافقت خود را دال بر ثبت مشخصات خود در بارنامه اعلام کرده باشد؛

- (b) - هزینه‌هایی که ارسال کننده بار به عهده می‌گیرد؛
- (c) - میزان مبلغ نقدی برای پرداخت هنگام تحويل؛
- (d) - اظهارنامه ارزش کالا و مبلغی که بیانگر بهره‌ی خاص هنگام تحويل کالا است؛
- (e) - مهلت توافق شده برای حمل؛
- (f) - مسیر مورد توافق؛
- (g) - فهرستی از اسنادی که در بند ۱ قسمت (n) ذکر نگریده اما به کاریر تحويل داده شده؛
- (h) - اطلاعات تنظیم شده در بارنامه توسط ارسال کننده بار درخصوص تعداد و مشخصات مهر و موم‌های الصاق شده روی واگن.

بند ۳ - طرف‌های قرارداد می‌توانند هرگونه مشخصات دیگری را که به نظرشان مفید می‌رسد در بارنامه درج کنند.

ماده: (۸)

مسئولیت مشخصات درج شده در بارنامه

بند ۱ - ارسال کننده، مسئول کلیه هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت ایجاد شده از سوی کاریر که ناشی از دلایل ذیل باشد خواهد بود:

- (a) - اطلاعات وارد شده در بارنامه، نامتعارف، نادرست یا ناقص بوده یا در محل غیر از محل مخصوص ثبت شده باشد، یا
- (b) - ارسال کننده در ثبت موارد الزامی مقررات کالاهای خطرناک کوتاهی کند.

بند ۲ - چنانچه بنا به درخواست ارسال کننده بار، کاریر اطلاعاتی را در بارنامه درج کند، فرض بر این خواهد بود که وی چنین کاری را از طرف ارسال کننده بار انجام داده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

بند ۳ - چنانچه بارنامه حاوی نکات مندرج در ماده ۷، بند ۱، حرف P نباشد، کاریر مسئول تمامی هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت وارده در اثر قصور مجبور، به شخص ذیحق خواهد بود.

ماده: (۹)

کالاهای خطرناک

هرگاه ارسال کننده از وارد کردن موارد قید شده در RID کوتاهی کند، کاریر می تواند چنانچه شرایط اقتضاء کند در هر زمانی بار را تخلیه کرده یا کالا را از بین ببرد و یا آنها را بی خطر نماید، بی آنکه غرامتی بابت آنها پرداخت نماید، مگر آنکه وی هنگام تحويل گرفتن بار از ماهیت خطرناک بودن آن آگاه بوده باشد.

ماده: (۱۰)

پرداخت هزینه‌ها

بند - هزینه‌ها (از جمله هزینه حمل، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرک و سایر هزینه‌های متحمله از زمان انعقاد قرارداد تا زمان تحويل) باید توسط ارسال کننده پرداخت شود مگر آنکه به گونه‌ای دیگر بین ارسال کننده و کاریر توافق شده باشد.

بند ۲ - هرگاه به موجب توافقنامه‌ای بین ارسال کننده و کاریر، پرداخت هزینه‌ها به عهده گیرنده بار بوده باشد و وی نه بارنامه را در اختیار گرفته باشد، نه حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ إعمال کرده باشد، و نه قرارداد حمل را طبق ماده ۱۸ اصلاح کرده باشد، آنگاه ارسال کننده مسئول پرداخت هزینه‌ها خواهد بود.

ماده: (۱۱)

بازرسی

بند ۱ - کاریر حق دارد در هر زمانی بررسی کند که آیا شرایط حمل رعایت شده و محموله ارسالی با مفاد آن بارنامه که ارسال کننده، تنظیم نموده تطابق دارد یا خیر. هرگاه بررسی به محتوای محموله مربوط باشد، باید این کار حتی الامکان در حضور شخص ذیحق انجام گیرد و اگر این کار ممکن نباشد، کاریر بایستی دو شاهد بی طرف را حاضر کند، مگر آنکه قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که در آنجا بازرسی صورت می‌گیرد عمل به نحو دیگری را ممکن ساخته باشد.

بند ۲ - چنانچه محموله با نکات مندرج در بارنامه تطابق نداشته باشد یا اگر مقررات پذیرفته شده‌ی مربوط به حمل کالا با شرایط تطابق نداشته باشد، نتیجه بازرسی بایستی در کمپی آن بارنامه‌ای که همراه بار است و نیز در رونوشت بارنامه، چنانچه هنوز نزد کاریر باشد، درج شود. در این مورد هزینه‌های بازرسی، چنانچه همان موقع پرداخت نشده باشد، به هزینه حمل کالا اضافه خواهد شد.

بند ۳ - هنگام بارگیری محموله، ارسال کننده، حق دارد کاریر را ملزم کند که وضعیت کالاهای بسته‌بندی آنها و نیز صحبت مندرجات بارنامه را از لحاظ تعداد بسته‌ها، علامات و شماره‌های آنها و همچنین وزن ناخالص بار یا تعداد آنها را که به نحو دیگری بیان شده است بررسی و آزمایش نماید. کاریر تنها در صورتی که ابزار مناسب

را در اختیار داشته باشد موظف به انجام آزمایش خواهد بود. کاریر می تواند تقاضای پرداخت هزینه آزمایش را نماید. نتیجه آزمایش در بارنامه درج خواهد شد.

ماده: (۱۲)

ارزش سندی بارنامه

بند ۱ - بارنامه نخستین سند مؤید انعقاد و شرایط قرارداد حمل و تقبل حمل کالا از سوی کاریر است.

بند ۲ - اگر کاریر محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، بارنامه، سند اولیه مؤید وضعیت کالاها و بسته‌بندی مندرج در بارنامه است، در نبود چنین مندرجاتی، بارنامه سند اولیه مؤید وضعیت ظاهرا مناسب کالا در هنگام تحويل گرفتن بار از طرف کاریر و صحت مندرجات بارنامه درخصوص تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آنها و نیز وزن ناخالص کالا یا کمیت آنها که به نحو دیگری بیان شده است خواهد بود.

بند ۳ - اگر ارسال کننده، محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، بارنامه، نخستین سند مؤید وضعیت کالاها و بسته‌بندی مندرج در بارنامه خواهد بود، و در غیاب چنین مندرجاتی، بارنامه نخستین سند مؤید وضعیت ظاهرا مناسب کالا و صحت مندرجات اشاره شده در بند ۲ خواهد بود و البته این صرفا در صورتی است که کاریر کالاها را بازرسی کرده و نتیجه مثبت بازرسی خود را در بارنامه ثبت کرده باشد.

بند ۴ - با این وجود، در صورتی که حق شرط مستدلی در بارنامه ذکر شده باشد، بارنامه، سند مؤید اولیه^{۲۴} نخواهد بود. یک دلیل حق شرط می‌توانسته این باشد که کاریر ابزار مناسب را برای بررسی اینکه آیا محموله با مندرجات بارنامه مطابقت دارد یا خیر، را در اختیار نداشته است.

ماده: (۱۳)

بارگیری و تخلیه‌بار

بند ۱ - ارسال کننده و کاریر بایستی در مورد اینکه مسئولیت بارگیری و تخلیه بار به عهده کیست با هم توافق نمایند. در صورت نبود چنین توافقی، بارگیری و تخلیه باربسته‌ها به عهده کاریر خواهد بود، درحالی که در خصوص بار واگن دربست، بارگیری به عهده ارسال کننده خواهد بود و تخلیه بار پس از تحويل به عهده گیرنده بار.

بند ۲ - ارسال کننده مسئول پیامدهای ناشی از بارگیری نادرستی است که وی انجام داده و به ویژه بایستی برای مفقودی یا آسیب دیدگی، به کاریر غرامت بدهد. اثبات بارگیری نادرست به عهده کاریر خواهد بود.

²⁴ - Prima facie evidence

ماده: (۱۴) بسته‌بندی

ارسال کننده بار در مورد تمامی مفقودی‌ها یا آسیب دیدگی‌ها و هزینه‌های ناشی از نقص یا فقدان بسته‌بندی کالا در قبال کاریر مسئول خواهد بود، مگر اینکه در زمان تحويل گرفتن کالا، نقص آشکار و کاریر از آن آگاه بوده و هیچ حق شرطی در مورد آن لحاظ نکرده باشد.

ماده: (۱۵) انجام تشریفات اداری

بند ۱ - به منظور انجام تشریفات مورد نیاز مسئولین گمرک یا سایر مسئولین اداری، که بایستی پیش از تحويل کالا صورت گیرد، ارسال کننده بار، بایستی استناد ضروری را ضمیمه بارنامه کرده یا در اختیار کاریر قرار دهد و تمام اطلاعات مورد نیاز را برای وی فراهم نماید.

بند ۲ - کاریر موظف نیست که صحت و کافی بودن این استناد و اطلاعات را بررسی نماید. ارسال کننده، در مورد هر گونه ضرر و زیان ناشی از نبود، ناکافی بودن یا نامتعارف بودن مدارک و اطلاعات مذبور در قبال کاریر مسئول خواهد بود، مگر اینکه قصور از طرف کاریر بوده باشد.

بند ۳ - کاریر مسئول پیامدهای ناشی از مفقودی شدن یا استفاده نادرست از استناد ضمیمه و مندرج در بارنامه یا استنادی که به وی سپرده شده خواهد بود، مگر اینکه مفقودی یا خسارت ناشی از استفاده نادرست از استناد مذبور به علت وضعیتی باشد که کاریر نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری کند. با این وجود، غرامت پرداختی از میزان در نظر گرفته شده برای مفقودی کالا، باید فراتر برود.

بند ۴ - ارسال کننده با ذکر در بارنامه و یا گیرنده‌ی بار با دادن دستوراتی طبق بند ۳ از ماده ۱۸، می‌تواند موارد ذیل را درخواست نماید:

a) - حضور وی یا نماینده‌اش در هنگام انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری به منظور ارائه کلیه اطلاعات یا توضیحات مورد نیاز،

b) - انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری توسط وی یا نماینده‌اش، تا حدی که قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که تشریفات مذبور در آنجا انجام می‌شود، اجازه می‌دهد.

۵)- برای پرداخت عوارض گمرکی یا سایر هزینه‌ها، هرگاه وی یا نماینده‌اش برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری حضور داشته باشند یا آنرا انجام دهند، تا حدی که قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که تشریفات مذبور در آنجا انجام می‌شود اجازه می‌دهد.

در چنین شرایطی، نه ارسال‌کننده و نه تحويل گیرنده بار که حق تعیین تکلیف کالا را دارند و نه نماینده آنها نمی‌توانند کالا را در اختیار گیرند.

بند ۵ - اگر ارسال‌کننده‌ی بار برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری، محلی را مشخص کرده باشد که دستورالعمل‌های لازمالاجرا اجازه انجام چنین تشریفاتی را در آنجا ندهد و یا اگر روش دیگری را مقرر کرده باشد که قابل اجرا نباشد، کاریر بایستی به گونه‌ای عمل نماید که به نظر وی مطلوبترین شیوه به نفع شخص ذیحق می‌باشد و ارسال‌کننده را از اقدامات اتخاذ شده، مطلع گردد.

بند ۶ - اگر ارسال‌کننده‌ی بار، مسئولیت پرداخت عوارض گمرکی را پذیرفته باشد، کاریر این انتخاب را خواهد داشت که تشریفات گمرکی را در طول مسیر یا در مقصد انجام دهد.

بند ۷ - در هر صورت، کاریر می‌تواند طبق بند ۵ اقدام نماید چنانچه تحويل گیرنده‌ی بار، در مدت مشخص شده توسط دستورالعمل‌های لازمالاجرا در مقصد، بارنامه را در اختیار نگرفته باشد.

بند ۸ - ارسال‌کننده باید درخصوص بسته‌بندی و روکش کردن کالاهای مطابق با دستورالعمل‌های گمرک یا سایر مسئولین اداری عمل نماید. اگر ارسال‌کننده، کالاهای را طبق این دستورالعمل‌ها بسته‌بندی و روکش ننموده باشد، کاریر حق دارد که چنین کاری را انجام دهد؛ هزینه‌های ناشی از این کار به هزینه کالا اضافه خواهد شد.

ماده: (۱۶) مدت زمان حمل

بند ۱ - مدت زمان حمل با توافق بین ارسال‌کننده و کاریر تعیین می‌گردد. در صورت عدم توافق، مهلت مذبور باید بیشتر از مهلت ناشی از بندهای ۲ تا ۴ باشد.

بند ۲ - طبق بندهای ۳ تا ۴ حداقل زمان حمل به شرح زیر خواهد بود:

(a)- برای بارهای واگن دربست

- زمان ارسال ۱۲ ساعت

- زمان حمل، برای هر ۴۰۰ کیلومتر یا نزدیک به این حدود ۲۴ ساعت

(b)- برای ارسال خرده‌بار (کمتر از یک واگن دربست)

۲۴ ساعت

- زمان ارسال

۱۲ ساعت

- زمان حمل، برای هر ۲۰۰ کیلومتر یا نزدیک به این حدود

این مسافت مربوط به مسیر مورد توافق و یا، در صورت نبود توافق، مربوط به کوتاهترین مسیر ممکن خواهد بود.

بند ۳ - کاربر در موارد ذیل می‌تواند مدت زمان‌های اضافی حمل را برای یک دوره مشخص تعیین نماید:

(a)- محموله‌هایی که ارسال آنها از طرق ذیل باشد:

- خطوطی با عرض خط متفاوت،

- راه‌های دریایی یا کشتیرانی داخلی،

- جاده، در صورت عدم وجود راه‌های ارتباطی ریلی؛

(b)- شرایط استثنائی که منجر به افزایش غیرعادی ترافیک یا مشکلات استثنایی در بهره‌برداری می‌شوند.

مدت زمان اضافی حمل باید در شرایط کلی حمل قید شود.

بند ۴ - زمان حمل با تقبل کالا آغاز می‌شود، مدت زمان حمل بابت زمان توقفی که ناشی از قصور کاربر نباشد افزایش خواهد یافت. یکشنبه‌ها و روزهای تعطیل رسمی جزء زمان حمل به حساب نخواهند آمد.

ماده: (۱۷)

تحویل

بند ۱ - کاربر باید بارنامه و کالا را در محل پیش‌بینی شده برای تحویل، در قبال رسید و پرداخت هزینه‌ها طبق قرارداد حمل، به تحویل‌گیرنده تحویل دهد.

بند ۲ - هرگاه موارد ذیل طبق دستورالعمل‌های لازمالاجرا در محل مقصد باشد، در حکم تحویل کالا به گیرنده بار خواهد بود:

(a)- تحویل کالا به مسئولین گمرک یا به مسئولین حقوقی گمرک در محل یا در انبارهای آنها، هرگاه اماکن مذبور تحت نظارت کاربر نباشند.

b)- کالا جهت ذخیره‌سازی به کاریر، به یک کارگزار فوروارد کننده، یا به یک انبار عمومی سپرده شده باشد.

بند ۳ - پس از ورود کالا به مقصد، گیرنده می‌تواند بارنامه و کالا را از کاریر مطالبه نماید. اگر مفقود شدن کالا محرز گردد، یا کالا در زمان انقضای مهلت پیش‌بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۹ نرسد، تحویل گیرنده می‌تواند، با نام خود، حقوق خود ناشی از قرارداد حمل را از کاریر استیفا نماید.

بند ۴ - شخص ذیحق می‌تواند حتی پس از دریافت بارنامه و پرداخت هزینه ناشی از قرارداد حمل، تا زمانی که بازرسی طبق درخواست وی برای تعیین خسارت یا مفقودی بار صورت نگرفته باشد از پذیرفتن کالا امتناع نماید.

بند ۵ - در سایر موارد، تحویل کالا طبق دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا مقصود صورت خواهد گرفت.

بند ۶ - اگر کالا بدون وصول قبلی هزینه‌های تحویل کالا، تحویل داده شده باشد، کاریر موظف خواهد بود میزانی را تا مبلغ هزینه‌ی تحویل کالا به ارسال‌کننده پرداخت نماید، بدون آنکه به حق رجوع وی به مراجعت ذیصلاح علیه تحویل گیرنده لطمہ‌ای وارد شود.

ماده: (۱۸)

حق تعیین تکلیف کالا

بند ۱ - ارسال‌کننده این حق را دارد که برای کالا تعیین تکلیف نموده و قرارداد حمل را با دادن دستورات بعدی اصلاح نماید. به ویژه او می‌تواند درخواست نماید که کاریر:

a)- حمل کالا را ادامه ندهد؛

b)- تحویل کالا را به تأخیر اندازد؛

c)- کالا را به تحویل گیرنده‌ای غیر از کسی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد؛

d)- کالا را در مقصدی غیر از جائی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد.

بند ۲ - حق تغییر قرارداد حمل توسط ارسال‌کننده بار، علیرغم اینکه وی رونوشت بارنامه را در اختیار دارد، از بین خواهد رفت چنانچه تحویل گیرنده:

a)- بارنامه را در اختیار گرفته باشد؛

b)- کالا را پذیرفته باشد؛

(c) - حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ استیفا کرده باشد؛

(d) - طبق بند ۳ محق به دادن دستور باشد؛ از آن لحظه به بعد، کاریر باید خود را با اوامر و دستورات تحويل گیرنده هماهنگ کند.

بند ۳ - تحويل گیرنده محق است از زمان تدوین بارنامه، قرارداد حمل را اصلاح نماید، مگر آنکه ارسال کننده خلاف آن را در بارنامه مذبور قید کرده باشد.

بند ۴ - حق تحويل گیرنده برای اصلاح قرارداد حمل از بین خواهد رفت چنانچه وی:

(a) - بارنامه را در اختیار داشته باشد؛

(b) - کالا را پذیرفته باشد؛

(c) - طبق بند ۳ از ماده ۱۷ حقوق خود را استیفا کرده باشد؛

(d) - طبق بند ۵ دستوراتی برای تحويل کالا به شخص ثالث داده باشد و شخص ثالث نیز حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷، استیفا نموده باشد.

بند ۵ - اگر تحويل گیرنده دستور داده باشد که کالا به شخص ثالثی تحويل داده شود، شخص ثالث، حق تغییر قرارداد حمل را نخواهد داشت.

ماده: (۱۹)

إعمال حق تعین تکلیف کالا

بند ۱ - هرگاه ارسال کننده یا، طبق بند ۳ از ماده ۱۸، تحويل گیرنده، بخواهد با دادن دستورات بعدی قرارداد حمل را اصلاح نماید، وی باید رونوشت بارنامه را که اصلاحات در آن قید شده است به کاریر ارائه نماید.

بند ۲ - ارسال کننده یا طبق بند ۳ از ماده ۱۸ تحويل گیرنده، باید تمامی هزینه‌ها و خسارات واردہ به کاریر را که ناشی از انجام اصلاحات بعدی بوده جبران نماید.

بند ۳ - انجام اصلاحات بعدی هنگام رسیدن دستورات به فردی که قرار است آنها را إعمال کند باید امکان پذیر، قانونی و عقلائی الزامی باشد و به ویژه نباید در عملکرد عادی شرکت کاریر تداخل ایجاد کند یا به ارسال- کنندگان یا تحويل گیرنده‌گان سایر محمولات خسارت وارد سازد.

بند ۴ - اصلاحات بعدی نباید سبب تجزیه محموله شود.

بند ۵ - هرگاه به علت شرایط پیش‌بینی شده در بند^۳، کاریر نتواند دستورات دریافتی را اجرا نماید، باید مراتب را فوراً به مرجع صادرکننده دستورات، اطلاع دهد.

بند ۶ - در صورت قصور کاریر، وی مسئول پیامدهای ناشی از قصور در اجرای دستور اصلاحات بعدی یا عدم اجرای صحیح آن خواهد بود. با این حال، هر گونه غرامت پرداختی نباید از میزان پیش‌بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر رود.

بند ۷ - اگر کاریر اصلاحات بعدی مورد درخواست ارسال‌کننده بار را بدون درخواست رونوشت بارنامه انجام دهد، چنانچه رونوشت بارنامه به تحويل گیرنده داده شده باشد وی (کاریر) مسئول خسارات ناشی از اصلاحات در قبال تحويل گیرنده خواهد بود. با این حال، غرامت پرداختی از میزان پیش‌بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر نخواهد رفت.

ماده: (۲۰)

شرایط ممانعت‌کننده از حمل

بند ۱ - اگر شرایط مانع از حمل کالا گردد، کاریر تصمیم می‌گیرد که آیا بهتر است کالا را با تغییر مسیر، حمل نماید، یا صلاح این است که، درجهت منافع ذینفع، با دادن کلیه اطلاعات مرتبطی که در اختیار دارد از وی تقاضای ارائه طریق نماید.

بند ۲ - در صورتیکه ادامه حمل کالا ممکن نباشد، کاریر از کسی که حق تعیین تکلیف کالا را دارد تقاضای ارائه طریق می‌نماید. اگر کاریر نتواند در زمان مناسب دستورات را دریافت نماید، باید تدابیری اتخاذ نماید که به نظر وی کاملاً به نفع فردی باشد که حق تعیین تکلیف کالا را دارد.

ماده: (۲۱)

شرایط ممانعت‌کننده از تحويل

بند ۱ - اگر شرایط مانع از تحويل گردد، کاریر باید بلافصله ارسال‌کننده را مطلع و از او درخواست ارائه طریق نماید، مگر اینکه ارسال‌کننده در بارنامه درخواست کرده باشد که در صورت بروز شرایط ممانعت از تحويل، کالا به او پس فرستاده شود.

بند ۲ - اگر شرایطی که مانع از تحويل می‌گردد قبل از رسیدن راهکار ارسال‌کننده به کاریر خاتمه یابد، کالا به تحويل گیرنده تحويل داده خواهد شد. ارسال‌کننده باید فوراً از موضوع مطلع گردد.

بند ۳ - در صورتیکه تحویل گیرنده از پذیرش کالا امتناع نماید، ارسال کننده حتی اگر قادر به ارائه رونوشت بارنامه هم نباشد، مجاز خواهد بود که ارائه طریق نماید.

بند ۴ - چنانچه پس از إعمال اصلاحات در قرارداد حمل بر طبق بندهای ۳ تا ۵ از ماده ۱۸ توسط تحویل گیرنده، شرایطی پیش آید که مانع از حمل گردد کاریر باید تحویل گیرنده را از آن مطلع نماید.

ماده: (۲۲)

پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل

بند ۱ - کاریر مجاز است هزینه‌های ناشی از علل ذیل را وصول نماید:

- (a) درخواست وی برای کسب تکلیف و دستورات،
- (b) اجرای دستورات دریافتی،
- (c) اینکه دستوراتی را که او درخواست نموده، به دست او نرسیده یا اینکه به موقع به وی نرسیده است،
- (d) اینکه وی طبق بند ۱ از ماده ۲۰، بدون اینکه مجبور باشد کسب تکلیف بنماید، تصمیمی اتخاذ نموده باشد.

مگر آنکه این هزینه‌ها به خاطر قصور وی بوجود آمده باشند. بهویژه او می‌تواند هزینه حمل قابل اعمال بر مسیر بعدی را دریافت نماید و از مدت زمانِ حمل برای آن مسیر، برخوردار خواهد بود.

بند ۲ - در موارد اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰، و بند ۱ از ماده ۲۱، کاریر می‌تواند با هزینه شخص ذیحق بلاfacیله کالا را تخلیه بار، کار حمل و نقل پایان یافته به حساب می‌آید. سپس کاریر مسئول کالا از طرف شخص ذیحق خواهد بود. با این حال، وی می‌تواند کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید و وی فقط مسئول انتخاب معقول شخص ثالث خواهد بود. هزینه‌های مقرر طبق قرارداد حمل و کل سایر هزینه‌ها در قبال کالا، قابل مطالبه است.

بند ۳ - کاریر خود می‌تواند بدون اینکه منتظر کسب تکلیف از طرف شخص ذیحق باشد اقدام به فروش کالا نماید چنانچه ماهیت فاسدشدنی یا وضعیت کالا، چنین اقدامی را توجیه نماید یا چنانچه هزینه‌های نگهداری کالا بیش از ارزش کالا باشد. همچنین وی در موارد دیگری هم ممکن است بتواند اقدام به فروش کالا کند چنانچه وی طی یک مدت زمان معقول، از شخص ذیحق دستوراتی مغایر با آنچه وی به طور منطقی ملزم به انجام آنهاست، دریافت نماید.

بند ۴ - در صورتیکه کالاها فروخته شده باشد، باید درآمد حاصله پس از کسر هزینه‌های مترتب بر کالاها، در اختیار شخص ذیحق قرارداده شود. اگر درآمد حاصله از فروش، کمتر از هزینه‌های مذکور باشد، باید ارسال کننده مابه التفاوت را پردازد.

بند ۵ - نحوه فروش بر حسب دستورالعمل‌ها و قوانین لازم‌الاجرا در محلی که کالا در آن قرار دارد یا بر حسب عرف آن محل، تعیین خواهد شد.

بند ۶ - در مواردی که شرایط مانع از حمل یا تحویل گردد، چنانچه ارسال کننده ظرف مدت زمان مناسب تعیین تکلیف نماید و چنانچه شرایط ممانعت کننده از حمل یا تحویل طبق بندهای ۲ و ۳ مرتفع نشود، کاربر می‌تواند کالا را به ارسال کننده بازگردانده یا، در صورت موجه بودن، آنها را به هزینه ارسال کننده از بین ببرد.

عنوان سوم

مسئولیت

ماده: (۲۳)

اساس مسئولیت

بند ۱ - کاربر بابت مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارت کل یا بخشی از کالا یا آسیب دیدگی آن، از زمان تقبل کالا تا زمان تحویل کالا، و همچنین بابت خسارت یا آسیب دیدن کالا که ناشی از بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل کالا باشد، فارغ از اینکه زیربنای ریلی مورد استفاده چه باشد، مسئول خواهد بود.

بند ۲ - در صورتیکه مفقودی، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل کالا به علت قصور شخص ذیحق، یا تعیین تکلیف وی که ناشی از قصور کاربر نباشد، یا عیب ذاتی کالا (از قبیل فساد و خرابی، ضایعات و غیره) یا به دلیل شرایطی بوجود آمده باشد که کاربر نمی‌توانسته از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند، در این صورت کاربر مسئول نخواهد بود.

بند ۳ - در صورتیکه مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطرات خاصی که ذاتی یک یا چند شرایط ذیل است کاربر مسئول نخواهد بود:

(a)- حمل با واگن رو باز تحت شرایط کلی حمل، یا هرگاه مورد مذبور صراحةً مورد توافق قرار گرفته و در بارنامه ذکر شده باشد؛ کالاهای خسارت دیده در اثر شرایط جوی و نیز کالاهایی که داخل واحدهای حمل و نقل ترکیبی و در وسایل نقلیه جاده‌ای مسقف در واگن حمل شوند، به عنوان حمل با واگن‌های روبرو باز تلقی نخواهند شد. اگر برای حمل کالاهای واگن‌های روبرو، ارسال کننده از روکش استفاده می‌نماید، همان

مسئولیتی متوجه کاریر خواهد بود که در حمل در واگنِ روبرو باز بدون روکش هست، حتی اگر در مورد کالاهایی باشد که طبق شرایط کلی حمل با واگن‌های روبرو حمل نمی‌شوند.

(b) - عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نادرست کالاهایی که در صورت عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نادرست در معرض مفقودی یا آسیب دیدگی قرار می‌گیرند،

(c) - بارگیری کالاهای توسط ارسال کننده یا تخلیه بار توسط تحويلگیرنده،

(d) - طبیعت برخی از کالاهایی که مخصوصاً آنها را در معرض مفقود شدن کلی یا جزئی یا به ویژه آسیب دیدگی از طریق شکستگی، زنگزدگی، خرابی درونی یا خودبخود، خشک شدن و ضایعات قرار می‌دهد؛

(e) - توصیف یا شماره گذاری نامتعارف، نادرست یا ناقص بسته‌بندی‌ها،

(f) - حمل و نقل احشام زنده،

(g) - حمل و نقلی که به موجب مقررات قابل إعمال یا توارفات صورت گرفته بین ارسال کننده و کاریر که در بارنامه هم قید شده، باید با همراهی محافظت صورت گیرد، چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطری باشد که حضور محافظت جهت اجتناب از آن بوده است.

ماده: (۲۴)

مسئولیت در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی به عنوان کالا

بند ۱ - در مورد حمل وسایل نقلیه ریلی که روی چرخ‌های خود حرکت می‌کنند و به عنوان کالا حمل می‌شوند، کاریر از زمان قبول کالا تا زمان تحويل آن پاسخگوی خسارات ناشی از مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا قطعات قابل برداشت آن و همچنین خسارات ناشی از بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل می‌باشد مگر آنکه کاریر ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی واردہ بواسطه قصور او بوجود نیامده است.

بند ۲ - کاریر پاسخگوی مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارت واردہ به متعلقاتی که در دو طرف وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن قید نشده است، نخواهد بود.

ماده: (۲۵)

مسئولیت اثبات

بند ۱ - اثبات اینکه مفقودی، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه شدن مدت زمان حمل به علت یکی از موارد پیش‌بینی شده در بند ۲ از ماده ۲۳ بوده به عهده کاریر خواهد بود.

بند ۲ - هرگاه کاریر اثبات نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی می‌توانسته با توجه به وضعیت موجود، از یکی یا از چندین مورد از خطرات خاص اشاره شده در بند ۳ از ماده ۲۳، ناشی شده باشد، استنباط بر آن خواهد بود که چنین بوده است. با این حال، شخص ذیحق مجاز خواهد بود ثابت کند مفقودی یا آسیب دیدگی، چه به صورت کلی چه به صورت جزیی به علت یکی از خطرات فوق نبوده است.

بند ۳ - چنانچه مقدار خیلی زیادی از کالا مفقود شده یا یک بسته کامل مفقود شده باشد، استنباط ذکر شده در بند ۲، به مورد پیش‌بینی شده در قسمت a بند ۳ از ماده ۲۳ قابل إعمال نخواهد بود.

ماده: (۲۶)

کاریرهای متواالی

هرگاه حمل طبق یک قرارداد واحد حمل، توسط چندین کاریر متواالی [پی در پی] صورت گیرد، هر کاریر، با پذیرش کالا همراه با بارنامه، برطبق شرایط آن سند، یکی از طرفین قرارداد حمل خواهد بود، و تعهدات ناشی از آن را به عهده خواهد گرفت. در این صورت هر کاریر مسئول حمل در تمام طول مسیر تا تحویل کالا خواهد بود.

ماده: (۲۷)

کاریر جانشین^{۲۵}

بند ۱ - هرگاه کاریر، انجام تمامی یا قسمتی از حمل را به یک کاریر جانشین بسپارد، اعم از اینکه در قرارداد حمل حق این کار را داشته باشد یا خیر، در هر حال مسئولیت کل حمل به عهده کاریر خواهد بود.

بند ۲ - کلیه مقررات این قواعد یکسان در مورد مسئولیت کاریر برای کاریر جانشین نیز بابت حمل و نقلی که تحت نظارت وی انجام شده إعمال خواهد گردید. چنانچه علیه خدمه یا سایر اشخاصی که کاریر جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل و نقل استفاده می‌نماید اقامه دعوی صورت گیرد، ماده‌های ۳۶ و ۴۱ إعمال خواهند شد.

²⁵ - Substitute carrier

بند ۳ - اگر کاریر طبق هر گونه توافق ویژه تعهداتی را پذیرد که در این قواعد یکسان وضع نگردیده یا از حقوق اعطاء شده طبق قواعد یکسان مزبور چشم پوشی نماید آن تعهدات برای کاریر جانشین فاقد اعتبار خواهد بود چنانچه وی صریحاً یا به طور مکتوب آن را پذیرفته باشد. خواه کاریر جانشین توافق را قبول کرده باشد یا نکرده باشد، کاریر اصلی در هر حال مقید به انجام تعهدات یا موارد چشم پوشی شده ناشی از چنین توافق ویژه‌ای خواهد بود.

بند ۴ - هرگاه و تا آنجا که کاریر و کاریر جانشین مسئول باشند، هر دو کاریر، مشترکاً و جداگانه مسئول خواهند بود.

بند ۵ - کل مبلغ غرامت قابل پرداخت توسط کاریر و کاریر جانشین و سایر خدمه و اشخاصی که آنها از خدماتاشان برای انجام حمل استفاده می‌کنند نبایستی از حدود پیش‌بینی شده در این قواعد یکسان فراتر رود.

بند ۶ - این ماده به حق رجوع به مراجع ذیصلاح که بین کاریر و کاریر جانشین ممکن است وجود داشته باشد خللی وارد نخواهد آورد.

ماده: (۲۸)

احتمال خسارت یا مفقود شدن در مورد ارسال مجدد کالا

بند ۱ - هرگاه یک محموله که طبق این قواعد یکسان ارسال گردیده طبق همان قواعد مجدداً ارسال شده باشد و پس از ارسال مجدد مفقود شدن یا خسارت دیدگی بخشی از بار محرز شده باشد، فرض بر این گذاشته خواهد شد که این مساله تحت آخرین قرارداد حمل اتفاق افتاده است البته چنانچه، محموله همچنان تحت مسئولیت کاریر بوده و به همان صورت که به محل ارسال مجدد رسیده مجدداً ارسال گردیده باشد.

بند ۲ - هرگاه قرارداد حمل، قبل از ارسال مجدد کالا تابع این قواعد یکسان نبوده باشد نیز همین فرض إعمال خواهد شد چنانچه این قواعد در ارسال سراسری بین اولین محل ارسال و آخرین مقصد إعمال شده باشد.

بند ۳ - هرگاه قرارداد حمل، قبل از ارسال مجدد محموله تابع یک کنوانسیون بین‌المللی حمل ریلی کالا، که قابل مقایسه با این قواعد یکسان باشد، بوده باشد و هرگاه این کنوانسیون شامل همان فرض حقوقی برای محمولات ارسال شده طبق این قواعد یکسان باشد، همین فرض در مورد آن إعمال خواهد شد.

ماده: (۲۹)

فرض مفقود شدن کالا

بند ۱ - چنانچه ظرف مدت ۳۰ روز پس از انقضای موعد تحویل، کالا به تحویل گیرنده بار تحویل نگردد یا در اختیار وی قرار نگیرد، شخص ذیحق می‌تواند کالا را بدون نیاز به ارائه ادله بعدی، مفقود شده تلقی نماید.

بند ۲ - شخص ذیحق می‌تواند در هنگام دریافت خسارت کالای مفقود شده کتاباً درخواست نماید که اگر کالا ظرف یکسال پس از پرداخت وجه خسارت پیدا شود، فوراً او را مطلع سازند. باستی کاریر این درخواست را کتاباً تأیید نماید.

بند ۳ - شخص ذیحق می‌تواند ظرف ۳۰ روز پس از دریافت خبر طبق بند ۲ درخواست نماید که در مقابل پرداخت هزینه‌های قید شده در قرارداد حمل و همچنین بازپرداخت غرامت دریافته، در صورت اقتضاء پس از کسر هزینه‌های وارده، کالا به وی تحویل داده شود. با این حال، حقوق وی جهت دعوی غرامت بابت دیرکرد تحویل کالا پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۳ و ۳۵ محفوظ خواهد بود.

بند ۴ - در صورت موجود نبودن درخواست اشاره شده در بند ۲، یا در نبود دستورات صادره طی مهلت پیش-بینی شده در بند ۳، یا چنانچه کالا بیش از یک سال بعد از پرداخت خسارت به دست آید، کاریر طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا محلی که کالا در آن پیدا شده، برای آن تعیین تکلیف خواهد نمود.

ماده: (۳۰) غرامت بابت مفقود شدن

بند ۱ - در موارد مفقود شدن کل یا بخشی از کالا، کاریر باید، در کنار سایر خسارات، غرامتی پردازد که بر حسب مظنه مبادله کالا محاسبه شده باشد یا در صورت نبود چنین مظنه‌ای، بر حسب قیمت رایج بازار و در صورت فقدان هر دو، بر حسب ارزش معمول کالاهایی از همان نوع و کیفیت در روز و محلی که کالا قبل شده، محاسبه خواهد شد.

بند ۲ - غرامت نباید از ۱۷ واحد محاسبه در هر کیلوگرم از کسری وزن ناخالص فراتر رود.

بند ۳ - در مورد مفقود شدن یک وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ‌های خود حرکت می‌کند و به عنوان کالا ارسال می‌گردد یا مفقود شدن یک واحد حمل و نقل ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت، بدون در نظر گرفتن سایر خسارات، به ارزش معمول وسیله نقلیه یا واحد حمل و نقل ترکیبی یا قطعات قابل برداشت آنها در روز و محل مفقود شدن محدود خواهد بود. در صورتیکه تعیین روز و محل مفقود شدن غیر ممکن باشد غرامت به ارزش معمول در روز و محل قبول وسیله نقلیه توسط حمل کننده محدود خواهد بود.

بند ۴ - به علاوه، کاریر باید هزینه حمل، عوارض گمرکی پرداخت شده و دیگر مبالغ پرداختی مربوط به حمل کالای مفقودی را - به استثناء عوارض غیر مستقیم کالایی که تحت شرایط به تعویق اندازندگی این عوارض حمل شده‌اند - مسترد نماید.

ماده: (۳۱)

مسئلیت کاهش وزن در طول حمل

بند ۱ - در مورد کالاهایی که به دلیل ماهیت خود، صرفاً به خاطر حمل، معمولاً در معرض کاهش قرار می-گیرند، کاریر، فقط تا حدی در مقابل کاهش وزن مسئلیت خواهد داشت که بدون در نظر گرفتن طول مسیر، از میزان‌های مجاز ذیل فراتر رود:

(a) - در صد وزن کالای مایع یا بارگیری شده در وضعیت مرطوب،

(b) - در صد وزن کالاهای خشک،

بند ۲ - حدود مسئلیت پیش‌بینی شده در بند ۱، نمی‌تواند قابل استناد باشد چنانچه با توجه به شرایط یک مورد خاص، ثابت شود که خسارت مزبور ناشی از عللی نبوده که بتواند توجیه کننده میزان مجاز خسارت باشد.

بند ۳ - در مواردی که چندین بسته با یک بارنامه واحد ارسال شوند، کاهش وزن به علت حمل، برای هر بسته جداگانه محاسبه خواهد شد، چنانچه وزن آن در هنگام ارسال به طور جداگانه در بارنامه قید شده باشد یا به روش دیگری بتوان آنرا معین کرد.

بند ۴ - در صورت مفقودی کامل کالا یا مفقود شدن یک بسته، برای محاسبه غرامت، مبلغی بابت کاهش وزن هنگام حمل، کسر نخواهد گردید.

بند ۵ - این ماده از ماده‌های ۲۳ و ۲۵ عدول نخواهد کرد.

ماده: (۳۲)

غرامت آسیب‌دیدگی

بند ۱ - در صورت وارد آمدن آسیب به کالا، کاریر، در کنار سایر خسارات، باید غرامتی معادل با میزان کاهش ارزش کالا را پردازد. میزان مبلغ مزبور با إعمال درصد کاهش ارزش کالا که در مقصد تأیید شده و با استفاده از ارزش کالا که طبق ماده ۳۰ تعریف شده باشد، محاسبه خواهد شد.

بند ۲ - غرامت از مبالغ ذیل فراتر نخواهد رفت:

(a) - چنانچه به خاطر آسیب دیدگی، کل ارزش محموله از دست رفته باشد مبلغ قابل پرداخت، برابر با غرامت مفقود شدن کامل محموله خواهد بود.

(b) - چنانچه به خاطر آسیب دیدگی، ارزش بخشی از محموله از بین برود، میزان غرامت پرداختی برابر همان بخش از کالا خواهد بود که ارزش خود را از دست داده است.

بند ۳ - در صورت آسیب دیدگی وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ‌هایش حرکت می‌کند و به عنوان کالا حمل می‌شود یا یک وسیله نقلیه ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت، بدون در نظر گرفتن سایر خسارات، محدود به هزینه تعمیر خواهد بود. مبلغ غرامت از میزان پرداختی در صورت مفقود شدن فراتر نخواهد رفت.

بند ۴ - به علاوه، کاریر باید هزینه‌های پیش‌بینی شده در بند ۴ از ماده ۳۰ را به نسبت تعیین شده در بند ۱ مسترد نماید.

ماده ۵ (۳۳)

غرامت بابت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل

بند ۱ - چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی به علت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل به وجود آمده باشد، در اینصورت کاریر باید غرامتی پردازد که نباید از چهار برابر هزینه حمل فراتر رود.

بند ۲ - در صورت خسارت دیدن کل کالا، پرداخت غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، به غرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۰ افزوده نخواهد شد.

بند ۳ - در صورت خسارت دیدن بخشی از کالا، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، از چهار برابر هزینه حمل آن قسمتی از محموله خسارت دیده، فراتر نخواهد رفت.

بند ۴ - برای موارد آسیب دیدگی که به سبب بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل نباشد، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، در صورت اقتضاء، به غرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۲، افزوده خواهد شد.

بند ۵ - غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ به علاوه‌ی مبلغ غرامت پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۰ و ۳۲ مجموعاً به هیچ وجه نباید از غرامت پرداختی بابت خسارت کامل کالا فراتر رود.

بند ۶ - هرگاه طبق بند ۱ از ماده ۱۶، مهلت حمل طبق توافقنامه تعیین شده باشد، ممکن است روش‌های دیگر پرداخت غرامت غیر از موارد پیش‌بینی شده در بند ۱ نیز توافق شده باشند. در این صورت، اگر زمان حمل، از

مهلت حمل پیش‌بینی شده در بندهای ۲ تا ۴ از ماده ۱۶ بیشتر شود، شخص ذیحق می‌تواند غرامت پیش‌بینی شده در توافقنامه فوق، یا غرامت پیش‌بینی شده در بندهای ۱ تا ۵ را مطالبه نماید.

ماده: (۳۴)

غرامت در صورت وجود اظهارنامه ارزش کالا

ارسال کننده و کاریر می‌توانند توافق نمایند که ارسال کننده، در بارنامه ارزشی برای کالا اظهار نماید، که از حد پیش‌بینی شده در بند ۲ از ماده ۳۰ بیشتر باشد. در این صورت میزان اعلان شده، جایگزین حد مزبور خواهد شد.

ماده: (۳۵)

غرامت بابت بهره تحويل

ارسال کننده و کاریر می‌توانند توافق نمایند که ارسال کننده با قید مبلغی به صورت مشخص در بارنامه، بهره ویژه‌ای را برای تحويل، در صورت مفقودی یا آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، اعلام نماید. در صورت وجود اظهارنامه‌ی بهره برای تحويل، می‌توان تا میزان اعلام شده، غرامت بیشتری بابت ضرر و زیان، علاوه بر غرامت پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۰، ۳۲ و ۳۳ مطالبه نمود.

ماده: (۳۶)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۳ از ماده ۱۵، بندهای ۶ و ۷ از ماده ۱۹، و ماده‌های ۳۰ و ۳۲ تا ۳۵ إعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که ضرر یا زیان، ناشی از عمل یا قصوری است که کاریر یا آن را عمدآ برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی مرتکب شده یا از روی سهل‌انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان ضرر یا زیانی هست.

ماده: (۳۷)

تبديل ارز و بهره

بند ۱ - چنانچه محاسبه غرامت مستلزم تبدیل مبالغ مطروحه به واحد پول خارجی باشد، تبدیل براساس نرخ روز و محل پرداخت غرامت انجام خواهد شد.

بند ۲ - شخص ذیحق می‌تواند بهره غرامت را به میزان ۵ درصد در سال، از روز مطالبه‌ی پیش‌بینی شده در ماده ۴۳، یا، اگر چنان مطالبه‌ای صورت نگرفته باشد، از روز ارائه دادخواست به دادگاه، مطالبه نماید.

بند ۳ - اگر شخص ذیحق جهت تسویه قطعی مبلغ مورد ادعا، مدارک لازم را در مدت زمان متعارفی که به وی اختصاص یافته به کاریر ارائه ندهد، از زمان انقضای مهلت اختصاص یافته تا تحويل واقعی مدارک مزبور، هیچ بهره‌ای تعلق نخواهد گرفت.

ماده: (۳۸)

مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریابی

بند ۱ - در حمل ریلی - دریابی انجام شده از طریق مسیرهای اشاره شده در بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون، هر کشور عضو می‌تواند ضمن درخواست برای منضم نمودن یادداشتی مناسب به فهرست خطوط تابع این قواعد یکسان، مجموعه علل ذیل در خصوص معافیت از مسئولیت را به موارد پیش‌بینی شده در ماده ۲۳ اضافه نماید:

(a) - آتش سوزی، در صورتی که کاریر ثابت نماید که به خاطر عمل یا قصور وی یا بواسطه عمل یا قصور کاپیتان، ملوان، ناخدا کشته و یا خدمه‌ی کاریر اتفاق نیفتاده است؛

(b) - نجات دادن یا تلاش برای نجات دادن زندگی یا اموال در دریا؛

(c) - بارگیری کالا بر روی عرشه کشته، به شرط اینکه ارسال کننده در بارنامه رضایت خود را جهت بارگیری آنها بدان صورت اعلام کرده باشد و مشروط براینکه کالا در واگن نباشد؛

(d) - خطرات یا حوادث دریا یا سایر آب‌های قابل کشته رانی.

بند ۲ - کاریر تنها موقعی می‌تواند از معافیت مندرج در بند ۱ بهره‌مند گردد که بتواند ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی یا پیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، در طول سفر دریابی و از زمان شروع بارگیری کالا در کشته تا تخلیه بار از کشته اتفاق افتاده است.

بند ۳ - هرگاه کاریر به زمینه‌های معافیت ذکر شده در بند ۱ استناد نماید، چنانچه شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی وارد یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، به دلیل قصور کاریر، کاپیتان، ملوان، ناخدا و یا خدمه تحت خدمت کاریر اتفاق افتاده است، وی همچنان مسئول خواهد بود.

بند ۴ - هرگاه یک مسیر دریابی توسط چندین شرکت بهره‌بردار که طبق بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون در فهرست خدمات ثبت شده‌اند، مورد بهره‌برداری قرار گیرد، شیوه مسئولیت قابل إعمال در این مسیر باید برای تمامی شرکت‌های مزبور یکسان باشد. بعلاوه، هرگاه این شرکت‌ها بنا به درخواست چند کشور عضو، در فهرست مذکور قرار گرفته باشند، اتخاذ این شیوه مسئولیت، باید تابع توافق قبلی بین آن کشورها بوده باشد.

بند ۵ - اقدامات اتخاذ شده بر اساس بند های ۱ و ۴ بایستی به اطلاع دیر کل برسد. تدبیر مزبور فوراً و با انقضای مهلت سی روزه از روزی که این تدبیر توسط دیر کل به سایر کشورهای عضو ابلاغ گردد لازم الاجرا می گرددند. محموله هایی که از قبل در حال حمل بوده اند تحت تاثیر این اقدامات قرار نخواهند گرفت.

ماده: (۳۹)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

کاربر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود اگر ضرر یا زیان ناشی از حادثه هسته‌ای باشد، چنانچه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس آن قوانین و دستورالعمل‌های یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول ضرر یا زیان مزبور باشد.

ماده: (۴۰)

اشخاصی که کاربر در قبال آنها مسئولیت دارد

کاربر مسئول کارکنان خود و دیگر اشخاصی است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می کند چنانچه این کارکنان و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند. مدیران آن زیربنای ریلی که حمل و نقل در آن انجام می گیرد جزء اشخاصی محسوب می شوند که کاربر از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می کند.

ماده: (۴۱)

سایر اقامه‌های دعوی

بند ۱ - در تمامی مواردی که این قواعد یکسان در آنها إعمال می شود، هرگونه اقامه دعوی علیه کاربر در خصوص مسئولیت در هر موردی را فقط می توان با توجه به شرایط و حدود مندرج در این قواعد یکسان، صورت داد.

بند ۲ - این مساله در مورد هرگونه اقامه دعوی علیه خدمه و دیگر اشخاصی که به موجب ماده ۴۰ کاربر در برابر آنها مسئول می باشد نیز إعمال خواهد شد.

عنوان چهارم

استیفاده حقوق

ماده: (۴۲)

اثبات مفقودي يا آسيب ديدگي بخشی از بار

بند ۱ - هرگاه کاریر مفقودی یا آسیب دیدگی به بخشی از بار را کشف نماید یا احتمال آن را بدهد، یا از طرف شخص ذیحق مطرح گردد، کاریر باید بی درنگ و در صورت امکان با حضور شخص ذیحق، گزارشی مبنی بر ماهیت مفقودی یا آسیب دیدگی، وضعیت کالا، وزن آن و تا آنجا که ممکن باشد، دامنه ضرر و زیان، علت و زمان وقوع آن تنظیم نماید.

بند ۲ - رونوشت گزارش باید به صورت رایگان به شخص ذیحق تحويل گردد.

بند ۳ - هرگاه شخص ذیحق یافته‌های گزارش را پذیرد، می‌تواند درخواست نماید وضعیت و وزن کالا و همینطور علت و میزان ضرر و زیان توسط کارشناسی که از سوی طرفین قرارداد حمل یا از طریق دادگاه یا دیوان تعیین شده، اثبات شود. روش انجام کار طبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری خواهد بود که کار اثبات در آنجا انجام می‌شود.

ماده: (۴۳) دعاوی

بند ۱ - ادعاهای مربوط به قرارداد حمل باید به صورت کتبی به کاریری داده شود که علیه او اقامه دعوی صورت گرفته است.

بند ۲ - یک ادعا توسط اشخاصی می‌تواند صورت گیرد که حق اقامه دعوی علیه کاریر دارند.

بند ۳ - برای اقامه دعوی، ارسال کننده باید رونوشت بارنامه را ارائه دهد. در غیر این صورت، او بایستی از تحويل گیرنده اختیارنامه ای ارائه نماید یا مدرکی داشته باشد که اثبات نماید گیرنده از پذیرش کالا امتناع کرده است.

بند ۴ - برای اقامه دعوی، تحويل گیرنده باید بارنامه را ارائه نماید، چنانچه این بارنامه به او تسلیم شده باشد.

بند ۵ - بارنامه، رونوشت و سایر مدارکی که به نظر شخص ذیحق الحاق آنها به دعوی مناسب است باید به صورت نسخه اصلی یا کپی، که کپی‌ها در صورت اقتضاء، چنانچه کاریر درخواست نماید باید تایید شده باشند، ارائه گردد.

بند ۶ - هنگام تسویه دعوی، کاریر می‌تواند نسخه اصلی بارنامه، رونوشت یا رسید وصول وجه هنگام تحويل کالا را درخواست نماید تا پشت‌نویسی گردد که تسویه صورت گرفته است.

ماده: (۴۴)

اشخاصی که می‌توانند علیه کاریر اقامه دعوی نمایند

بند ۱ - حسب بندهای ۳ و ۴ افراد زیر می‌توانند طبق قرارداد حمل اقامه دعوی نمایند:

a) ارسال کننده بار، تا هنگامیکه گیرنده

۱- بارنامه را در اختیار گرفته باشد،

۲- کالا را پذیرفته باشد،

۳- حقوق خود را به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ یا بند ۳ از ماده ۱۸ استیفا نموده باشد.

b) گیرنده بار از هنگامیکه وی

۱- بارنامه را در اختیار گرفته باشد،

۲- کالا را پذیرفته باشد،

۳- حقوق خود را به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ یا بند ۳ از ماده ۱۸ استیفا نموده باشد.

بند ۲ - چنانچه شخص تعین شده از طرف گیرنده طبق بند ۵ از ماده ۱۸ بارنامه را در اختیار گرفته باشد، کالا را قبول نموده باشد یا به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ حقوقش را استیفا نموده باشد، حق گیرنده بار برای اقامه دعوی ساقط خواهد شد.

بند ۳ - اقامه دعوی جهت بازپس گرفتن مبلغ پرداختی فقط می‌تواند از سوی کسی طرح شود که به موجب قرارداد حمل پرداخت را انجام داده است.

بند ۴ - فقط ارسال کننده حق دارد در مورد پرداخت‌های نقدی هنگام تحويل کالا اقامه دعوی نماید.

بند ۵ - برای اقامه دعوی، ارسال کننده باید رونوشت بارنامه را ارائه دهد. در غیر این صورت، او بایستی از تحويل گیرنده اختیارنامه‌ای ارائه دهد یا مدرکی داشته باشد که اثبات نماید که گیرنده از پذیرش کالا امتناع کرده است. در صورت لزوم، ارسال کننده باید موجود نبودن یا مفقود شدن بارنامه را اثبات نماید.

بند ۶ - برای اقامه دعوی، گیرنده باید بارنامه را، در صورتیکه به وی تحويل داده باشند، ارائه نماید.

ماده: (۴۵)

کاریرهایی که علیه آنها می‌توان اقامه دعوی نمود

بند ۱- حسب بندهای ۳ و ۴، اقامه های دعوی بر اساس قرارداد حمل را می توان فقط علیه کاریر اول، کاریر نهایی یا کاریری که آن بخش از حمل را به عهده داشته که در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می شود واقع شده است، صورت داد.

بند ۲- در مورد حملی که توسط کاریرهای متواالی صورت می گیرد، می توان علیه کاریری که باید کالا را تحویل می داد و نام او با رضایت وی در بارنامه درج شده، طبق بند ۱، اقامه دعوی کرد حتی اگر او نه کالا را دریافت کرده باشد و نه بارنامه را.

بند ۳- اقامه دعوی جهت بازپس گرفتن مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می تواند علیه کاریری که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه کاریری که مبلغ مزبور از جانب وی دریافت گردیده صورت گیرد.

بند ۴- در خصوص وصول مبالغ هنگام تحویل بار فقط می توان علیه کاریری که کالا را در محل ارسال پذیرفته است اقامه دعوی نمود.

بند ۵- هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استشنا در دادرسی مربوط به دعوی اصلی و بر اساس همان قرارداد حمل باشد، می توان علیه کاریری غیر از کاریرهای مشخص شده در بندهای ۱ تا ۴ اقامه دعوی نمود.

بند ۶- تا حدی که این قواعد یکسان در مورد کاریر جانشین قابل إعمال باشد، می توان علیه وی نیز اقامه دعوی نمود.

بند ۷- اگر خواهان حق انتخاب بین چند کاریر را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی می شود؛ همچنین اگر خواهان، حق انتخاب بین یک یا چند کاریر و یا یک کاریر جانشین را داشته باشد، این مساله إعمال خواهد شد.

ماده: (۴۶)

محل رسیدگی

بند ۱- اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را می توان در دادگاهها یا دیوانهای کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در دادگاهها یا دیوانهای کشوری که در قلمرو آن:

(a) خوانده، مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار وی، یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در آنجا است، یا

(b) محلی که کالا توسط حمل کننده پذیرفته شده یا محلی که برای تحویل پیش‌بینی شده است، در آنجا قرار دارد، اقامه نمود.

در سایر دیوانها یا دادگاهها نمی توان اقامه دعوی نمود.

بند ۲- هرگاه یک اقامه دعوی براساس این قواعد یکسان در یک دادگاه یا دیوان که بنابر بند ۱ ذیصلاح باشد، مطرح گردد یا وقتی که در چنان دعاوی رأی آن دادگاه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بین همان طرفهای قرارداد و در همان زمینه نمی‌تواند صورت گیرد مگر آنکه رأی دیوان یا دادگاهی که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می‌گیرد، قابل اجرا نباشد.

(۴۷) ماده:

اسقاط حق اقامه دعوی

بند ۱ - با پذیرش کالا توسط شخص ذیحق، هر حق اقامه دعوی علیه کاریر طبق قرارداد حمل، درخصوص مفقود شدن قسمتی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، منقضی خواهد شد.

بند ۲ - با این وجود، در موارد زیر، حق اقامه دعوی منقضی نخواهد شد:

a)- در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا، چنانچه

۱- طبق ماده ۴۲ تایید گردد که مفقودی یا آسیب دیدگی قبل از پذیرش کالا توسط شخص ذیحق رخداده است،

۲- تاییدی که طبق ماده ۴۲ می‌بایست صورت می‌گرفت، صرفاً بواسطه قصور کاریر، صورت نگرفته باشد،

b)- در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی غیرقابل تشخیصی که پس از پذیرش کالا توسط شخص ذیحق معلوم شده باشد، در صورتی که شخص ذیحق:

۱- طبق ماده ۴۲ بلافصله پس از کشف مفقودی یا آسیب دیدگی و حداقل تا ۷ روز پس از دریافت کالا از سوی وی، تقاضای تایید نماید، و

۲- علاوه بر این ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی در فاصله زمانی بین بارگیری کالا و تحويل آن بوجود آمده است.

c)- در مواردی که مدت حمل بیش از اندازه طول بکشد، چنانچه شخص ذیحق ظرف مدت ۶۰ روز برای استیفاده حقوق خود از کاریرهای مندرج در بند ۱ از ماده ۴۵ اقدام کرده باشد.

d)- چنانچه شخص ذیحق ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری است که عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی صورت گرفته، یا از روی سهل‌انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر یا زیانی هست.

بند ۳- اگر کالا طبق ماده ۲۸ مجدداً ارسال گردد، حق اقامه دعوی بابت مفقودی بخشی از کالا یا بابت آسیب دیدگی ناشی از یکی از قراردادهای حمل قبلی اسقاط خواهد شد به گونه‌ای که گویی تنها یک قرارداد حمل واحد وجود داشته است.

ماده: (۴۸)

محدویت زمانی اقامه دعوی

بند ۱ - محدودیت زمانی اقامه دعوی ناشی از قرارداد حمل یک سال خواهد بود. با این وجود این محدودیت زمانی در مورد اقامه های دعوی زیر دو سال خواهد بود:

(a)- برای بازپس گرفتن وجه دریافتی هنگام تحویل کالا که توسط کاریر از گیرنده بار دریافت شده است.

(b)- برای استرداد درآمد حاصل از فروش صورت گرفته توسط کاریر،

(c)- برای ضرر یا زیانی که ناشی از عمل یا قصوری باشد که عمدتاً برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی صورت گرفته، یا از روی سهل‌انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر و زیانی هست.

(d)- براساس یکی از قراردادهای حمل قبل از ارسال مجدد کالا طبق مورد پیش‌بینی شده در ماده ۲۸.

بند ۲ - محدودیت زمانی اقامه های دعوی ، از تاریخ‌های ذیل آغاز خواهد شد:

(a)- برای غرامت بابت از دست رفتن کل کالا، از سی‌امین روز پس از پایان مهلت حمل؛

(b)- برای غرامت بابت از دست رفتن بخشی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، از روزی که تحویل انجام می‌شود؛

(c)- در تمامی موارد دیگر، از روزی که حق اقامه دعوی می‌تواند به کار گرفته شود.

(d)- روز مورد اشاره برای شروع دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی ، جزء مدت زمان محدودیت مزبور محسوب نخواهد شد.

بند ۳ - وقتی دعوی به صورت مکتوب طبق ماده ۴۳ مطرح شود، محدودیت زمانی اقامه دعوی، تا روزی که کاریر دعوی را با ابلاغ به صورت مکتوب رد نموده و مدارک ضمیمه شده به آن را مسترد نماید، به تعویق خواهد افتاد. اگر بخشی از دعوی پذیرفته گردد، مدت زمان محدودیت درخصوص بخش مورد اختلاف، مجددآ آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات دادن پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آنها استناد می‌کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به حالت تعلیق در نخواهد آمد.

بند ۴- حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد، را نمی‌توان بیش از آن إعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا در دادرسی.

بند ۵- در غیر این صورت، تعویق و قطع محدودیت زمانی تابع قانون ملی خواهد بود.

عنوان پنجم

روابط میان کاریرها

ماده: (۴۹)

تسویه حساب‌ها

بند ۱- هر کاریری که در هنگام اعزام یا رسیدن بار، هزینه‌ها و سایر مبالغ ناشی از قرارداد حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت نماید، موظف است سهم مربوط به هر یک از کاریرهای ذینفع را پردازد. روش‌های پرداخت بایستی توسط توافق‌نامه بین کاریرها مشخص شده باشد.

بند ۲- ماده ۱۲ در مورد روابط بین کاریرهای متواتی نیز إعمال خواهد شد.

ماده: (۵۰)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

بند ۱- کاریری که به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند طبق مقررات زیر، از حق رجوع به مراجع ذیصلاح برخوردار خواهد بود:

(a) کاریری که مسبب مفقودی یا آسیب دیدگی بوده به تنها مسئول آن خواهد بود،

(b) هر گاه چندین کاریر موجب بروز مفقودی یا آسیب دیدگی وارد باشند هر یک از آنها پاسخگوی مفقودی یا آسیب دیدگی خواهد بود که وی موجب آن شده است، اگر تشخیص این مسئله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت پرداخت شده طبق قسمت (c) بین آنها تسهیم خواهد شد؛

(c) اگر نتوان ثابت نمود کدامیک از کاریرها باعث مفقودی یا آسیب دیدگی شده‌اند، مبلغ غرامت بین تمام کاریرهایی که در حمل شرکت داشته‌اند- به استثنای کاریرهایی که ثابت کنند آنها باعث بروز این ضرر یا زیان نبوده‌اند- تقسیم خواهد شد، تقسیم مبلغ غرامت، مناسب با سهم دریافتی هر یک از کاریرها از هزینه حمل خواهد بود.

بند ۲- در صورت عجز و ناتوانی هر یک از کاریرها در پرداخت دین خود، سهم پرداخت نشده او بین دیگر کاریرهایی که در حمل، شرکت داشته‌اند، مناسب با سهم آنها از هزینه حمل، تقسیم خواهد شد.

ماده: (۵۱)

روالِ حق رجوع به مراجع ذیصلاح

بند ۱ - اعتبار مبلغ پرداختی از سوی کاریری که به موجب ماده ۵۰ از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می‌کند نمی‌تواند مورد مناقشه کاریری قرار گیرد که عليه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است، چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه کاریر بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا دادگاهی که اقامه دعوی اصلی در آن صورت می‌گیرد مهلت مجاز برای این قبیل ابلاغیه‌های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.

بند ۲ - کاریری که حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را إعمال می‌نماید باید ادعای خود علیه تمام کاریرهایی که نتوانسته با آنها به توافق برسد را در یک اقامه دعوی واحد ارائه نماید، در غیر این صورت، وی در مورد کسانی که علیه آنها اقامه دعوی ننموده، حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را از دست خواهد داد.

بند ۳ - دادگاه یا دیوان تصمیم خود را، درخصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح که به آن تقدیم می‌شود، در یک حکم واحد، اعلام خواهد نمود.

بند ۴ - کاریری که خواستار إعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می‌باشد باید اقامه دعوی خود را در دادگاه یا دیوان کشوری مطرح کند که محل کاریکی از کاریرهای مشارکت کننده در حمل و نقل، یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور مستقر باشد.

بند ۵ - هنگامی که اقامه دعوی باید علیه چند کاریر صورت گیرد، کاریر خواهان، حق آن را خواهد داشت که از بین حوزه‌های قضایی ذیصلاح طبق بند ۴، دیوان یا دادگاهی را برای اقدام خود انتخاب نماید.

بند ۶ - دادرسی‌های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح را نمی‌توان با دادرسی‌های مربوط به غرامت که توسط شخص ذیحق، طبق قرارداد حمل اقامه می‌شود، یکی نمود.

ماده: (۵۲)

موافقت‌نامه‌های مربوطه به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

کاریرها می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی را منعقد نمایند که از ماده‌های ۴۹ و ۵۰ عدول نماید.

مقررات حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک

RID - پیوست C کنوانسیون ()

ماده: (۱)

گستره

بند ۱) - این مقررات بر موارد ذیل إعمال خواهد شد:

- (a)- بر حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک در قلمرو کشورهای عضو RID
- (b)- بر حمل و نقل های مکمل حمل و نقل ریلی که قواعد یکسان CIM در مورد آنها إعمال می شود، مشروط بر دستورالعمل های بین‌المللی حاکم بر حمل توسط شیوه دیگر حمل و نقل، همچنین در مورد فعالیت های مندرج در ضمیمه این مقررات [RID].

بند ۲) - کالاهای خطرناکی که حمل آنها طبق این ضمیمه ممنوع گردیده باید برای حمل و نقل بین‌المللی پذیرفته شوند.

ماده ۵۵) یک مجدد

تعاریف

در این مقررات و ضمیمه آن، "کشور عضو RID" عبارت خواهد بود از یک کشور عضو این سازمان که طبق اولین جمله از بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون، اظهارنامه‌ای را در خصوص این مقررات ارائه نکرده باشد.

ماده: (۲)

معافیت‌ها

این مقررات، به طور کلی یا جزئی، بر حمل و نقل کالاهای خطرناکی که معافیت آنها در ضمیمه‌ی این پیوست پیش‌بینی شده، إعمال نخواهد شد. معافیت‌ها تنها زمانی می‌توانند لحاظ شوند که مقدار یا بسته‌بندی یا ماهیت حمل کالای معاف شده، اینمی حمل و نقل را تضمین کند.

ماده: (۳)

حدودیت‌ها

برای هر کشور عضو RID این حق محفوظ است که به دلایلی به جز اینمی در طول حمل، حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک را در قلمرو خود کنترل یا از آن ممانعت نماید.

ماده: (۴)

ساير دستورالعملها

حمل و نقل هاي که اين مقررات در مورد آنها إعمال می گردد، تابع دستورالعملهاي ملي يا بین المللی اي که به طور کلی بر حمل ريلی کالا إعمال می گردد، خواهد بود.

ماده: (۵)

انواع قطارهاي مجاز؛ حمل به عنوان توشهی دستی، توشهی ثبت شده، يا حمل در داخل يا روی وسایل نقلیهای که برای حمل پذیرفته می شوند

بند ۱) - حمل کالاى خطرناک فقط در قطارهاي باری مجاز خواهد بود، به استثنای:

a)- کالاهای خطرناکی که طبق ضمیمه و منطبق با حداکثر میزان بار مربوط به آن و شرایط ویژه حمل، در قطارهائی به جز قطار باری بتوان آنها را حمل نمود،

b)- کالاى خطرناکی که تحت شرایط ویژه ذکر شده در ضمیمه، تنها به عنوان توشهی دستی، توشهی ثبت شده، يا حمل در داخل يا روی وسایل نقلیهای که برای حمل پذیرفته می شوند، در چارچوب ماده ۱۲ از قواعد يكسان CIV می توانند حمل شوند.

بند ۲) - کالاهای خطرناک را تنها موقعی می توان به عنوان توشهی دستی همراه داشت يا حمل نمود يا جهت حمل به عنوان توشه ثبت شده، يا حمل در داخل يا روی وسایل نقلیهای که برای حمل پذیرفته می شوند، تحويل داد که با شرایط ویژه ضمیمه، منطبق باشند.

ماده: (۶)

ضمیمه

ضمیمه، جزء لاینفک این مقررات خواهد بود.

متن ضمیمه، متنی خواهد بود که در زمان لازم اجرا شدن پروتکل سوم ژوئن ۱۹۹۹ برای اصلاح کنوانسیون حمل بین المللی ريلی (COTIF) مورخ ۹ می ۱۹۸۰، طبق بند ۴ از ماده ۱۹ این کنوانسیون توسط کمیته کارشناسی حمل کالاهای خطرناک تدوین شده است.

يادداشت دبیرخانه اтив:

در ادامه متن، طبق ماده ۶، منظور از "RID"، "ضمیمه پیوست C از کوتیف"^{۲۶} خواهد بود. در برخی موارد استثنایی، وقتی منظور، متن پیوست C که در بالا ارائه شد، باشد به آن، به صورت "پیوست C از کوتیف"^{۲۷} اشاره خواهد شد (برای مثال در بندھای ۱-۱-۲، ۱-۳-۳-۱-۵-۱ از فصل ۷-۷).

²⁶ - Annex to Appendix C of COTIF

**قواعد یکسان درخصوص قراردادهای بهره‌برداری از وسائل نقلیه در ترافیک ریلی
بین‌المللی**
(پیوست D کنوانسیون CUV)

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان به حقوق و تعهدات طرفین حاکم می‌باشد که ناشی از قرارداد مرتبط با استفاده ای وسائل نقلیه ای ریلی به عنوان وسائل حمل و نقل با قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM مطابق باشد. دستورالعملهای حقوق عمومی که جهت وسائل نقلیه ای ریلی کاربردی می‌باشند بخصوص دستورالعملهای مرتبط با پذیرش وسائل نقلیه، تعمیر و نگهداری و ایمنی عملیاتی به قوت خود باقی خواهند ماند.

ماده: (۲)

تعاریف

در این قواعد یکسان، واژه‌ی:

- (a) - "شرکت حمل و نقل ریلی" یعنی یک شرکت دولتی یا خصوصی که مجاز به حمل اشخاص یا کالاهای بوده و نیروی کشش را نیز فراهم می‌کند،
- (b) - "وسیله نقلیه" یعنی وسیله نقلیه‌ای که برای حرکت با چرخ‌های خود روی خطوط ریلی مناسب است، و بدون آنکه وسیله کشش در آن تعییه شده باشد،
- (c) - "شخص در اختیاردارنده"^{۲۸} یعنی کسی که به صورت دائمی از یک وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل به صورت اقتصادی بهره‌برداری می‌کند، اعم از اینکه مالک آن باشد یا از حق در اختیار داشتن آن برخوردار باشد؛
- (d) - "ایستگاه موطن" یعنی محل درج شده روی وسیله نقلیه، که وسیله نقلیه باید یا می‌تواند طبق شرایط قرارداد بهره‌برداری به آنجا بازگردانده شود.

ماده: (۳)

علائم و مندرجات روی وسائل نقلیه

- بند ۱)** - علیرغم وجود دستورالعمل‌های مربوط به پذیرش فنی وسیله نقلیه جهت سیر در ترافیک بین‌المللی، کسی که به موجب قرارداد اشاره شده در ماده ۱ وسیله نقلیه را تامین می‌نماید باید تضمین نماید که نکات ذیل روی وسیله نقلیه درج شود:

²⁷ - Appendix C of COTIF

²⁸ - Keeper

(a) - نام شخص در اختیاردارنده،

(b) - در صورت اقتضاء نام شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه به پارکینگ وسیله نقلیه وی تعلق دارد،

(c) - در صورت اقتضاء، نام ایستگاه موطن،

(d) - سایر علامات و مندرجات توافق شده در قرارداد استفاده از وسیله نقلیه.

بند ۲) - علامات و مندرجات پیش‌بینی شده در بند ۱ را می‌توان از طریق شناسائی الکترونیکی انجام داد.

ماده: (۴)

مسئولیت در موارد مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه

بند ۱) - شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت بهره‌برداری به عنوان وسیله حمل و نقل در اختیار وی گذاشته شده، در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن مسئول می‌باشد. مگر آنکه ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از قصور وی نبوده است.

بند ۲) - شرکت حمل و نقل ریلی مسئولیتی در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی متعلقاتی که در دو سمت وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن ذکر نشده، ندارد.

بند ۳) - در صورت خسارت دیدگی وسیله نقلیه و یا متعلقات آن، غرامت آن، به غیر از سایر خسارات، محدود به ارزش وسیله نقلیه یا متعلقات آن در محل و زمان خسارت دیدگی، خواهد بود. چنانچه امکان تعیین روز و یا محل خسارت نباشد، میزان غرامت بر حسب ارزش روز و محلی خواهد بود که وسیله نقلیه برای بهره‌برداری واگذار گردیده است.

بند ۴) - در صورت خسارت دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، میزان غرامت، به غیر از سایر خسارات، به هزینه تعمیر محدود خواهد بود. میزان غرامت از مبلغ پرداختی در صورت مفقودی شدن وسیله نقلیه فراتر نخواهد رفت.

بند ۵) - طرف‌های قرارداد می‌توانند در خصوص مقرراتی توافق کنند که از بندهای ۱ تا ۴ عدول نماید.

ماده: (۵)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بندهای ۳ و ۴ از ماده ۴ إعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی، ناشی از عمل یا قصوری است که شرکت حمل و نقل ریلی آن را عمدآ برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر یا زیانی هست.

ماده: (۶)

فرض مفقود شدن یک وسیله نقلیه

بند ۱) - شخص ذیحق می‌تواند، بدون نیاز به ارائه ادله اثبات کننده‌ی دیگری، وسیله نقلیه را مفقود تلقی نماید چنانچه وی از شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه را برای بھربرداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده تقاضای جستجوی وسیله نقلیه را بکند و ظرف مدت سه ماه پس از روزی که تقاضا از سوی شرکت دریافت شده وسیله نقلیه در اختیار وی قرار نگرفته باشد یا چنانچه هیچگونه نشانه‌ای دال بر اینکه وسیله نقلیه در کجا واقع شده دریافت ننموده باشد. چنانچه وسیله نقلیه به هر دلیلی که ارتباطی با شرکت حمل و نقل ریلی یا خسارت وسیله نداشته باشد، از محل خود حرکت داده نشده باشد، مدت این دوره به اندازه‌ی زمان این حرکت داده نشدن افزایش خواهد یافت.

بند ۲) - چنانچه پس از پرداخت غرامت، وسیله نقلیه‌ای که مفقود شده محسوب شده بود، پیدا شود، شخص ذیحق می‌تواند از شرکت حمل و نقل ریلی که وی وسیله نقلیه را برای بھربرداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده بود بخواهد که ظرف مدت ۶ ماه پس از دریافت اعلان آن، وسیله نقلیه را بدون دریافت هزینه و در قبال استرداد غرامت، در ایستگاه مبدأ یا ایستگاه توافق شده‌ی دیگری، به وی بازگرداند.

بند ۳) - در صورتی که درخواست اشاره‌شده در بند ۲ انجام نشده باشد، یا چنانچه وسیله نقلیه بیشتر از یکسال پس از پرداخت غرامت پیدا شود، شرکت حمل و نقل ریلی که شخص ذیحق، وسیله نقلیه را جهت بھربرداری به عنوان وسیله حمل و نقل برای آن تامین نموده بود، طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازمالاجراهی محلی که وسیله نقلیه مستقر است برای آن تعیین تکلیف خواهد نمود.

بند ۴) - طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند‌های ۱ تا ۳ عدول نمایند.

ماده: (۷)

مسئولیت در خصوص خسارت یا آسیب دیدگی ایجادشده توسط وسیله نقلیه

بند ۱) - کسی که به موجب قرارداد اشاره‌شده در ماده ۱، وسیله نقلیه‌ای را برای بھربرداری به عنوان وسیله حمل و نقل فراهم نموده، در صورت مقصربودن، در خصوص مفقودی یا آسیب دیدگی مسئول خواهد بود.

بند ۲) - طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند ۱، عدول نمایند.

ماده: (۸)

نیابت

چنانچه قرارداد استفاده از وسائل نقلیه ریلی مقرر نموده باشد که شرکت حمل و نقل ریلی می‌تواند وسیله نقلیه را برای سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی جهت بهره‌برداری به عنوان یک وسیله حمل و نقل تامین نماید، شرکت

حمل و نقل ریلی می‌تواند با توافق شخص در اختیاردارنده، با سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی توافق نماید:

(a) - که، با توجه به حق رجوع آن شرکت به مراجع ذیصلاح، آن شرکت می‌تواند درخصوص مسئولیت آنها در قبال شخص در اختیاردارنده درخصوص مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، به نیابت از آن شرکت‌ها عمل نماید؛

(b) - درخصوص خسارت یا آسیب ایجادشده توسط وسیله نقلیه، صرفاً شخص در اختیاردارنده، در قبال سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسئول خواهد بود. اما، فقط آن شرکت حمل و نقل ریلی که طرف قراردادی شخص در اختیاردارنده است، مجاز خواهد بود حقوق سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی را استیفا نماید.

ماده: (۹)

مسئولیت خدمه و سایر اشخاص

بند ۱) - طرفین قرارداد، مسئول خدمه خود و دیگر اشخاصی خواهند بود که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می‌کنند چنانچه این خدمه و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل کنند.

بند ۲) - به استثنای زمانی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نموده باشند، مدیران آن زیربنای ریلی، که شرکت‌های حمل و نقل ریلی، روی آن زیربنای ریلی از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره‌برداری می‌کنند، جزو اشخاصی محسوب خواهند شد که شرکت حمل و نقل ریلی از خدماتشان استفاده می‌نماید.

بند ۳) - نهاد مسول نگهداری (ECM) همانگونه که در بند ۲ ماده ۱۵ قواعد یکسان ATMF تعریف شده است، می‌بایست بعنوان شخصی در نظر گرفته شود که از خدمات او در اختیار دارنده‌ی واگن استفاده نماید. قراردادی که در ماده ۱ تعریف شده است می‌بایست شامل مقاد مناسب باشد تا تبادل اطلاعات به شرح مندرج در بند ۳ ماده ۱۵ قواعد یکسان ATMF بین نهاد مسول نگهداری ECM و شرکت بهره‌برداری را تضمین نماید.

بند ۴) - چنانچه طبق ماده ۸ نیابت انجام گیرد، در آن صورت بندهای یک و دو و سه اعمال خواهند شد.

ماده: (۱۰)

سایر اقامه های دعوی

بند ۱)- در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می شوند، اقامه دعوی درخصوص مسئولیت در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، در هر زمینه ای، علیه شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت استفاده به عنوان یک وسیله حمل و نقل برای آن شرکت تامین گردیده است را فقط طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در این قواعد یکسان و قرارداد بهره برداری می توان مطرح کرد.

بند ۲)- بند یک، در مورد نیابت براساس ماده ۸، نیز اعمال خواهد شد.

بند ۳)- این مساله در مورد اقامه دعوی که علیه خدمه یا دیگر اشخاصی صورت گیرد که آن شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه برای بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار شده بود در قبال آنها مسئول است، نیز اعمال خواهد شد.

ماده: (۱۱)

محل رسیدگی

بند ۱- اقامه های دعوی بر مبنای قراردادی که طبق این قواعد یکسان منعقد شده باشد را می توان در دادگاه ها یا دیوان هایی که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده انجام داد.

بند ۲- به استثنای وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، دادگاه ها یا دیوان های ذیصلاح، دادگاه ها و دیوان های کشور عضوی خواهند بود که محل کار خوانده در آنجا واقع است. در صورتی که محل کار خوانده در هیچ کشور عضوی نباشد، دادگاه یا دیوان ذیصلاح، دادگاه یا دیوان کشور عضوی خواهد بود که مفقودی یا آسیب دیدگی در آنجا رخ داده است.

ماده: (۱۲)

محدودیت زمانی اقامه های دعوی

بند ۱)- محدودیت زمانی اقامه های دعوی بر مبنای ماده های ۴ و ۷، سه سال خواهد بود.

بند ۲)- محدودیت زمانی از تاریخ های ذیل آغاز خواهد شد:

(a)- برای اقامه دعوی بر مبنای ماده ۴، از روزی که مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه محرز گشته است یا از روزی که شخص ذیحق طبق بند های ۱ یا ۴ از ماده ۶ می توانسته است وسیله نقلیه را مفقود شده تلقی نماید؛

(b)- برای اقامه دعوی بر مبنای ماده ۷، از روزی که مفقود شدن یا آسیب در آن رخ داده است.

**قواعد یکسان درخصوص قرارداد بهره‌برداری
از زیربنا در حمل و نقل ریلی بین‌المللی
- پیوست E کنوانسیون (CUI)**

عنوان اول

مفاد کلی

ماده: (۱)

گستره

بند ۱) - این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد استفاده از زیربنای ریلی به منظور حمل و نقل بین‌المللی در چارچوب قواعد یکسان CIM و قواعد یکسان CIV، إعمال خواهد شد. این قواعد بدون توجه به محل کار و ملیت طرفین قرارداد، إعمال خواهد شد. این قواعد یکسان حتی در صورتی که زیربنای ریلی توسط دولتها، سازمان‌ها یا مؤسسات دولتی مورد استفاده قرار گیرد یا مدیریت شود نیز إعمال خواهد شد.

بند ۲) - پیرو ماده ۲۱، این قواعد یکسان در مورد سایر روابط قانونی إعمال نخواهد شد مخصوصاً در مواردی همچون:

(a) - مسئولیت کاریر یا مدیر در قبال خدمه خود یا سایر اشخاصی که آنها از خدماتشان برای به انجام رساندن وظیفه خود استفاده می‌کنند،

(b) - مسئولیت فیما بین کاریر یا مدیر از یک سو و اشخاص ثالث از سوی دیگر.

ماده: (۲)

اظهارنامه درخصوص مسئولیت در مورد بروز آسیب یا خسارات جسمی

بند ۱) - هر دولتی می‌تواند در هر زمان اظهارنامه ارائه کند که مجموعه مقررات در خصوص مسئولیت در خصوص خسارات جانی (فوت، جراحت یا هر آسیب فیزیکی یا روحی) را در قبال قربانیان حوادثی که در قلمرو آن دولت رخ داده، إعمال نخواهد کرد چنانچه قربانیان، اتباع آن دولت بوده یا محل اقامت معمول آنان در آن کشور باشد.

بند ۲) - دولتی که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر نموده می‌تواند در هر زمانی با ابلاغ به امین اسناد از آن انصراف دهد. این انصراف یکماه پس از روزی که امین اسناد آن را به دولتهای عضو ابلاغ نماید نافذ خواهد شد.

ماده: (۳) تعاریف

در این قواعد یکسان واژه:

- (a) "زیربنای ریلی" یعنی کلیه خطوط ریلی و تأسیسات ثابت، تا جایی که این‌ها برای سیر و سایل نقلیه ریلی و امنیت ترافیک ضروری باشند؛
- (b) "مدیر" یعنی کسی که زیربنای ریلی را فراهم می‌سازد و کسی که بر طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم - الاجرا در کشوری که زیربنا در آن واقع است، مسئولیت‌هایی دارد؛
- (c) "کاریر" یعنی کسی که در حمل و نقل بین‌المللی ریلی، اشخاص و کالاهای را تحت قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، حمل می‌کند، و بر طبق قوانین و دستورالعمل‌های مربوط به مجوز و به رسمیت شناختن مجوزهای دارای اعتبار در کشوری که شخص این فعالیت را به عهده دارد مجوز دریافت نموده است؛
- (d) "نیروهای کمکی" یعنی خدمه یا سایر اشخاصی که کاریر یا مدیر از خدمات آنها برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند مدامی که خدمه و سایر اشخاص در حیطه وظایف خود عمل می‌نمایند،
- (e) "شخص ثالث" یعنی هر شخص دیگری به جز مدیر، کاریر و نیروهای کمکی آنها،
- (f) "مجوز" یعنی جواز صادر شده توسط یک دولت برای یک شرکت بهره‌بردار ریلی^{۲۹} طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای یک کشور، که قابلیت آن شرکت به عنوان کاریر با این مجوز به رسمیت شناخته می‌شود.
- (g) "گواهی ایمنی" یعنی سندی که طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنا در آن واقع شده - تاحدی که به کاریر مربوط شود - تأیید کننده این امر باشد که:
- سازمان داخلی شرکت و نیز
 - پرسنلی که قرار است به کار گرفته شوند و سایل نقلیه‌ای که قرار است روی زیربنای مورد نظر مورد استفاده قرار گیرند،
 - الزامات ایمنی را برای تضمین ارائه خدمتی بی‌خطر روی زیربنای مذبور دارا می‌باشند.

ماده: (۴) قانون الزامی

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هر گونه قید و شرط دیگری که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود. الغای چنین قید و شرط‌هایی،

²⁹ - Railway undertaking

شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل خواهد شد. با این حال، طرفین قرارداد می‌توانند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین‌تری از آنچه که در این قواعد یکسان پیش‌بینی شده، به‌عهده گیرند یا میزان حداکثری از غرامت را بابت خسارات مالی و مفقود شدن کالا در نظر بگیرند.

عنوان دوم قرارداد استفاده

ماده: (۵)

محتوا و شکل

بند ۱) - روابط فیما بین مدیر و کاریر یا هر شخص دیگری، که محق است مشخصاتش در یک قرارداد تابع قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنا در آن واقع است درج گردد، بایستی در یک قرارداد استفاده تنظیم شود.

بند ۲) - قرارداد مذبور، جزئیات لازم برای تعیین شرایط مالی، فنی و اداری استفاده را تنظیم خواهد نمود.

بند ۳) - قرارداد بایستی به صورت مکتوب یا به شکلی نظری آن منعقد شود. موجود نبودن قرارداد مکتوب، یا نامتعارف بودن فرم مکتوب قرارداد یا فرم همتراز آن، یا فقدان یکی از نکات پیش‌بینی شده در بند ۲، موجودیت یا اعتبار قرارداد را که همچنان تابع این قواعد یکسان خواهد بود، تحت تأثیر قرار خواهد داد.

ماده: (۵ مجدد)

قوانینی که بقوت خود باقی خواهند ماند

بند ۱) - مفاد ماده ۵ و همچنین ۶، ۷ و ۲۲، تعهداتی را تحت تأثیر قرار خواهد داد که طرفین قرارداد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را بر اساس قوانین و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرای کشوری که زیربنا مذبور در آن واقع است برآورده سازند از جمله، در صورت اقتضا، قانون اتحادیه اروپا.

بند ۲) - مفاد ماده‌های ۸ و ۹ تعهداتی را تحت تأثیر قرار خواهد داد که طرفین قرارداد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را، در یک کشور عضو اتحادیه اروپا یا در کشوری که قانون اتحادیه اروپا به خاطر موافقت‌نامه‌های بین‌المللی با اتحادیه اروپا در آن إعمال می‌شود، برآورده سازند.

بند ۳) - مفاد ماده‌های ۱ و ۲ مخصوصاً به موارد زیر مربوط خواهد شد:

- موافقت‌نامه‌هایی که بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی^{۳۰} یا متقاضیان مجاز و مدیران زیربنایی منعقد خواهد شد
- مجوز
- گواهینامه ایمنی
- بیمه
- هزینه‌هایی که شامل طرح‌های عملکرد برای به حداقل رساندن تأخیرها و وقفه‌ها و بهبود عملکرد شبکه ریلی است
- تمهیدات پرداخت غرامت به نفع مشتری
- حل و فصل مناقشات

ماده: (۶)

تعهدات ویژه‌ی کاریر و مدیر

بند ۱) - کاریر باید مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل ریلی باشد. کارکنانی که قرار است به خدمت گرفته شوند و وسایل نقلیه‌ای که قرار است مورد بهره‌برداری قرار گیرند باید الزامات ایمنی را دارا باشند. مدیر می‌تواند از کاریر درخواست نماید که با ارائه گواهی ایمنی و مجوز معتبر یا کپی‌های مصدق یا به هر شیوه دیگری، ثابت نماید که این شرایط، تحقق یافته است.

بند ۲) - کاریر باید مدیر را در جریان هرگونه اتفاقی قرار دهد که می‌تواند بر اعتبار مجوز وی، گواهی‌های ایمنی وی یا سایر مدارک اثبات کننده تأثیرگذار باشد.

بند ۳) - مدیر می‌تواند درخواست نماید تا کاریر ثابت نماید که یک قرارداد بیمه مسئولیت کافی منعقد کرده یا تدبیری نظیر آن را برای تحت پوشش قرار دادن کلیه دعاوی، در هر زمینه‌ای، که در ماده‌های ۹ تا ۲۱ ذکر شده، اتخاذ نموده است. هر سال، کاریر باید با یک گواهی مُصدق مناسب ثابت نماید که بیمه مسئولیت یا مقررات همتراز همچنان وجود دارد. وی باید هرگونه اصلاحات مربوط به اینها را قبل از آنکه نافذ شوند به مدیر ابلاغ نماید.

بند ۴) - طرفین قرارداد باید یکدیگر را در جریان هرگونه اتفاقی که می‌تواند مانع اجرای قرارداد منعقد شده گردد، قرار دهند.

³⁰ - Railway undertakings

ماده: (۷)

فسخ قرارداد

بند ۱) - مدیر می تواند بلافاصله قرارداد را فسخ نماید چنانچه:

a) - کاربر دیگر مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل ریلی نباشد،

b) - افرادی که قرار است به کار گرفته شوند و وسائل نقلیه ای که قرار است مورد استفاده قرار گیرند با الزامات اینمی منطبق نباشند،

c) - کاربر، بدھی معوق داشته باشد، یعنی

۱- برای دو دوره‌ی پرداختی متولی و برای مبلغی متجاوز از هزینه یک ماه استفاده، یا

۲- برای دوره‌ای که بیش از دو دوره‌ی پرداخت را شامل شود و برای مبلغی معادل با هزینه دو ماه

استفاده،

بدھی خود را نپرداخته باشد.

d) - کاربر یکی از تعهدات ویژه‌ی مشخص شده در بندهای ۲ و ۳ از ماده ۶ را آشکارا نقض کرده باشد.

بند ۲) - چنانچه مدیر حق اداره زیربنا را از دست بدھد، کاربر می تواند بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید.

بند ۳) - هر یک از طرفین قرارداد می تواند در صورت نقض آشکار یکی از تعهدات اساسی از سوی طرف دیگر قرارداد، چنانچه آن تعهد درخصوص اینمی اشخاص و کالاها باشد، بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید؛ طرفین قرارداد می توانند در خصوص چگونگی إعمال این حق توافق نمایند.

بند ۴) - آن شخص طرف قراردادی که سبب فسخ قرارداد گشته در برابر طرف مقابل، درخصوص آسیب یا خسارت ناشی از آن مسئول خواهد بود، مگر اینکه وی ثابت کند که مفهودی یا آسیب‌دیدگی به خاطر قصور وی نبوده است.

بند ۵) - طرفین قرارداد می توانند در مورد شرایطی توافق نمایند که از مفاد قسمت‌های c) و d) از بند ۱، و بند ۴ عدول کند.

عنوان سوم مسئولیت

ماده: (۸)

مسئولیت مدیر

بند ۱) - مدیر در قبال موارد ذیل:

- (a) برای آسیب به اشخاص (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،
- (b) برای مفقود شدن یا خسارت به اموال (تخرب یا خسارت به اموال منقول یا غیر منقول)،
- (c) خسارت نقدی برخاسته از آسیب‌هایی که به موجب قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM توسط کاریر قابل پرداخت است،

که بر کاریر یا نیروهای کمکی وی، طی بهره‌برداری از زیربنا وارد شده است و ریشه در زیربنا دارد، مسئول خواهد بود.

بند ۲- مدیر در موارد ذیل از این مسئولیت معاف خواهد بود:

- (a) در مورد خسارت یا آسیب به اشخاص یا خسارت نقدی ناشی از آسیب‌هایی که به موجب قواعد یکسان CIV توسط کاریر قابل پرداخت است:

(۱) چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایطی ایجاد شده باشد که ارتباطی با مدیریت زیربنا نداشته نباشد و آن مدیر، علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(۲) تا جایی که حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل خطای شخصی که از آسیب یا خسارت وارد رنج می‌برد ایجاد شده باشد،

(۳) چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل رفتار شخص ثالث باشد که مدیر، علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید،

- (b) در مورد مفقودی یا آسیب‌دیدگی اموال یا خسارت نقدی ناشی از خساراتی که به موجب قواعد یکسان CIM توسط کاریر قابل پرداخت است، چنانچه مفقودی یا آسیب‌دیدگی در اثر قصور یا دستوری از کاریر ایجاد شده باشد که قابل استناد به مدیر نباشد یا ناشی از شرایطی باشد که مدیر نمی‌توانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

بند ۳- اگر حادثه‌ای که موجب مفقودی یا آسیب‌دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، کاریر بر اساس بنده ۲ از قسمت ۸ کاملاً از مسئولیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسئول همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمہ‌ای به حق وی مبنی بر مراجعته به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید.

بند ۴- طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد مدیر در قبال آسیب و خسارت وارد شده به کاریر به خاطر تاخیر یا وقفه ایجاد شده در بهره‌برداری وی، مسئول خواهد بود.

ماده: (۹) مسئولیت کاریر

بند ۱ - کاریر در قبال موارد ذیل:

- (a)- برای آسیب یا خسارت واردہ به اشخاص (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،
(b)- برای آسیب یا خسارت واردہ به اموال (تخرب یا خسارت به اموال منقول یا غیر منقول)،
که بر مدیر یا نیروهای کمکی وی، طی بهره‌برداری از زیربنا، توسط وسیله نقلیه مورد استفاده یا اشخاص یا کالاهای حمل شده وارد شده است، مسئول خواهد بود.

بند ۲ - کاریر در موارد ذیل از این مسئولیت معاف خواهد بود:

- (a)- در مورد آسیب به اشخاص:
۱) چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایطی ایجاد شده باشد که با عملیات کاریر ارتباطی نداشته باشد و کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب و از عاقب آن پیشگیری نماید،
۲) تا جایی که حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت به شخص گردیده به دلیل خطای شخصی که از آسیب یا خسارت واردہ رنج می‌برد ایجاد شده باشد،
۳) چنانچه حادثه‌ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل رفتار شخص ثالث باشد که کاریر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن احتراز نموده و از عاقب آن پیشگیری نماید،
(b)- در مورد آسیب به اموال یا خسارت مادی، چنانچه خسارت واردہ در اثر قصور یا دستوری از مدیر ایجاد شده باشد که قبل استناد به کاریر نباشد یا ناشی از شرایطی باشد که کاریر نمی‌توانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

بند ۳ - اگر حادثه‌ای که موجب مفقودی یا آسیب‌دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، کاریر بر اساس بند ۲ از قسمت a کاملاً از مسئولیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسئول همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمہ‌ای به حق وی مبنی بر مراجعته به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید،

بند ۴ - طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد کاریر در قبال آسیب و خسارت وارد شده به مدیر به خاطر وقفه در عملیات، مسئول خواهد بود.

ماده: (۱۰)

علل توامان

بند ۱) - چنانچه علل قابل استناد به مدیر و علل قابل استناد به کاربر، هر دو در ایجاد مفقودی یا آسیب‌دیدگی سهیم باشند، هر طرف قرارداد تا جایی که علل قابل استناد به وی بر اساس ماده‌های ۸ و ۹ در این آسیب یا خسارت سهیم باشد مسئول خواهد بود. اگر تعیین اینکه تا چه حد علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهیم بوده‌اند غیرممکن باشد، هر طرف، خسارت واردہ به خود را تقبل خواهد کرد.

بند ۲) - چنانچه علل مربوط به مدیر و علل مربوط به کاریرهای متعددی که از یک زیربنای ریلی استفاده می‌کنند، در بروز مفقودی یا آسیب‌دیدگی دخیل بوده باشند، بند ۱، با إعمال تغییرات لازم، در مورد آنها إعمال خواهد شد.

بند ۳) - در مورد مفقودی یا آسیب‌دیدگی ذکر شده در ماده ۹، چنانچه علل قابل استناد به کاریرهای متعددی که از یک زیربنای بهره‌برداری می‌کنند در آسیب یا ایجاد خسارت دخیل باشد، جمله نخست بند ۱، با إعمال تغییرات لازم، إعمال خواهد شد. اگر تعیین اینکه تا چه حد، علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهیم بوده‌اند غیرممکن باشد، کاریرها به طور مساوی در برابر مدیر، مسئول خواهند بود.

ماده: (۱۱)

جبران خسارت در صورت فوت

بند ۱) در صورت فوت، جبران خسارات شامل موارد زیر خواهد بود:

(a) هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت، بهویژه هزینه حمل جسد و هزینه‌های تدفین،

(b) اگر فوت بلاخلاصه اتفاق نیفتد، خساراتی که در ماده ۲۸ پیش‌بینی شده است.

بند ۲) - اگر در اثر فوت شخص، اشخاصی که متوفی طبق قانون وظیفه‌ی نگهداری از آنها را داشته و یا در آینده خواهد داشت از حمایت وی محروم گردند باید به آنها نیز غرامت فقدان مزبور پرداخت گردد. حق اقامه دعوی برای جبران خسارات اشخاصی که مسافر بدون الزام قانونی، نگهداری از آنها را بر عهده داشته است تابع قانون ملی خواهد بود.

ماده: (۱۲)

جبران خسارات در صورت جراحت

در مورد جراحت یا هر گونه آسیب جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر خواهد بود:

(a) هر گونه هزینه ضروری، بهویژه هزینه‌های مربوط به درمان و حمل و نقل،

(b) غرامت خسارت مالی ناشی از، از کار افتادگی کلی یا جزئی فرد یا به خاطر نیازهای افزایش یافته‌ی وی.

ماده: (۱۳)

غرامت دیگر صدمات جسمی

قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه‌ای مدیر یا کاریر باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده‌های ۱۱ و ۱۲ پیش‌بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

ماده: (۱۴)

شكل و مقدار جبران خسارت در صورت فوت و جراحات

بند ۱ - خسارات پیش‌بینی شده در بند ۲ از ماده ۱۱، و قسمت b از ماده ۱۲، باید به صورت یکجا پرداخت گردد. با این حال اگر قانون ملی، پرداخت به صورت مستمری سالیانه را مجاز بشمارد، جبران خسارت، در صورت درخواست شخص آسیب‌دیده یا ذیحق اشاره شده در بند ۲ از ماده ۱۱، به آن شکل پرداخت خواهد شد.

بند ۲ - میزان جبران خسارتی که بایستی به موجب بند ۱ پرداخت گردد براساس قانون ملی تعیین خواهد شد. با این حال، برای اهداف این قواعد یکسان، سقف مبلغ پرداختی برای هر شخص ۱۷۵۰۰۰ واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکل مستمری سالیانه‌ای که با آن مبلغ کل مطابقت داشته باشد، چنانچه سقف مبلغ مستمری در قانون ملی، مبلغی کمتر از آن میزان مستمری سالیانه‌ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می‌شود.

ماده: (۱۵)

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در این قواعد یکسان و همچنین مقررات قانون ملی که غرامت را به میزان مشخصی محدود می‌کند، إعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که آسیب یا خسارت، ناشی از عمل یا قصوری است که عامل آن آسیب یا خسارت، آن را عمداً برای ایجاد چنان آسیب یا خسارتی مرتکب شده، یا از روی سهل‌انگاری، و با علم بر این که احتمال چنان آسیب یا خسارتی هست، مرتکب گردیده است.

ماده: (۱۶)

تبديل ارز و بهره

بند ۱ - چنانچه محاسبه غرامت، مستلزم تبدل مبالغ تعريف شده به واحد پولی خارجی باشد، تبدل، بر اساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.

بند ۲ - شخص ذيحق می‌تواند مطالبه‌ی بهره غرامت نماید که به میزان ۵ درصد در سال، از روز آغاز آین مصالحه، از روز تشکیل دیوان داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون، یا از روز ارائه دادخواست به دادگاه محاسبه خواهد شد.

ماده: (۱۷)

مسئولیت در قبال حوادث هسته‌ای

مدیر و کاریر از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه آنها است معاف خواهد بود اگر آسیب یا خسارت وارد ناشی از حادثه هسته‌ای باشد چنانچه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگری که جانشین وی است، بر اساس آن قوانین و دستورالعمل‌هایی از یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای حاکم است، مسئول آسیب یا خسارت مزبور باشد.

ماده: (۱۸)

مسئولیت در قبال نیروهای کمکی

مدیر و کاریر در قبال نیروهای کمکی خود، مسئول خواهد بود.

ماده: (۱۹)

سایر اقامه‌های دعوی

بند ۱ - در تمام مواردی که این قواعد یکسان إعمال می‌شوند، هر اقامه دعوی علیه مدیر یا کاریر درخصوص مسئولیت به هر عنوانی را فقط می‌توان طبق شرایط و محدودیت‌های ذکر شده در این قواعد یکسان مطرح کرد.

بند ۲ - این روال در مورد هر اقامه دعوی علیه نیروهای کمکی، که کاریر یا مدیر به موجب ماده ۱۸ مسئول عملکرد آنهاست، نیز به کار خواهد رفت.

ماده: (۲۰)

تواافقات برای تسويه

طرفین قرارداد می‌توانند در مورد شرایطی توافق نمایند که در آن شرایط، آنها حقوق خود برای طلب غرامت از طرف دیگر قرارداد را استیفا نموده یا از آن چشم‌پوشی خواهند نمود.

عنوان چهارم

اقامه های دعوی از سوی نیروهای کمکی

ماده: (۲۱)

اقامه های دعوی علیه مدیر یا کاربر

بند ۱) - هرگونه اقامه دعوی درخصوص مسئولیت از سوی نیروهای کمکی کاربر، علیه مدیر و به علت آسیب یا خسارت واردہ توسط وی، در هر زمینه‌ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می‌تواند صورت گیرد.

بند ۲) - هرگونه اقامه دعوی درخصوص مسئولیت از سوی نیروهای کمکی مدیر، علیه کاربر و به علت آسیب یا خسارت واردہ توسط وی، در هر زمینه‌ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می‌تواند صورت گیرد.

عنوان پنجم

استیفاده حقوق

ماده: (۲۲)

روال مصالحه

طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد آئین مصالحه توافق کرده یا به دیوان داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

ماده: (۲۳)

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

اعتبار مبلغ پرداخت شده از سوی کاربر بر مبنای قواعد یکسان CIM یا قواعد یکسان CIV نمی‌تواند مورد مناقشه قرار گیرد چنانچه این غرامت در دادگاه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه مدیر، با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می‌توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید.

ماده: (۲۴)

محل رسیدگی

بند ۱) - اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را می‌توان در دادگاهها یا دیوان‌های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده، انجام داد.

بند ۲ - به استثنای وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، دادگاهها یا دیوان‌های ذیصلاح، دادگاهها و دیوان‌های کشور عضوی خواهند بود که محل کار مدیر در آنجا است.

ماده: (۲۵)

محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی

بند ۱ - دوره محدودیت زمانی اقامه‌های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان، سه سال خواهد بود.

بند ۲ - دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی از روز مفقود شدن یا ایجاد خسارت، آغاز خواهد شد.

بند ۳ - در مورد فوت اشخاص، دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی، از فردای روز فوت سه سال خواهد بود که این مدت با شروع آن از فردای روز حادثه، نمی‌تواند بیشتر از پنج سال گردد.

بند ۴ - اقامه دعوی شخص مسئول بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح می‌تواند حتی پس از انقضای محدودیت زمانی پیش‌بینی شده در بند ۱، صورت گیرد چنانچه این امر طی مهلت مجاز براساس قوانین کشوری باشد که رسیدگی‌ها در آن صورت می‌گیرد. با این حال، مهلت مجاز، از روز تنظیم دادخواست یا دریافت ابلاغیه رسیدگی توسط شخصی که دارای حق اقامه دعوی بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح است، نباید کمتر از نود روز باشد.

بند ۵ - دوره محدودیت زمانی به تعویق خواهد افتاد چنانچه طرفین موافقت کنند به آین مصالحه یا به دیوان داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

بند ۶ - در غیر این صورت، تعویق و تعلیق دوره‌ی محدودیت زمانی، تابع قانون ملی خواهد بود.

قواعد یکسان درخصوص معتبرسازی استانداردهای فنی

و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان

قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی
کنوانسیون F-پیوست APTU)

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان، روال معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی را مشخص می‌کند.

ماده: (۲)

تعاریف

در این قواعد یکسان، و ضمیمه یا ضمایم آن و نیز در دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP)، علاوه بر اصطلاحات تعریف شده در ماده ۲ از مقررات ATMF، واژه‌ی:

a)- "واگن مسافری": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که، وسیله کشش در آن تعییه نشده، و برای حمل مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ همچنین این واژه شامل واگن توشه همراه قطار مسافری نیز خواهد شد.

b)- "پروژه در مرحله بالاتر پیشرفت": به معنای هر پروژه‌ای است که مرحله برنامه‌ریزی یا ساخت آن به جایی رسیده باشد که تغییر در مشخصه‌های فنی^{۳۱}، برای دولت طرف قرارداد قابل قبول نباشد. چنین مانعی ممکن است ماهیت قانونی، قراردادی، اقتصادی، مالی، اجتماعی یا زیستمحیطی داشته باشد و باید به نحو مناسب اثبات شود.

c)- "تعویض در چارچوب تعمیر و نگهداری": یعنی هرگونه جایگزینی اجزای تشیکل‌دهنده با قطعاتی که بهره‌وری و کارآیی مشابه دارند در قالب تعمیر و نگهداری اصلاحی یا پیشگیرانه.

d)- "دستورالعمل فنی": یعنی قاعده‌ای، غیر از یک استاندارد فنی، که مربوط به جنبه‌های ساخت، بهره‌برداری، ایمنی یا تعمیر و نگهداری، یا مربوط به روالی درخصوص تجهیزات ریلی بوده و در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده باشد.

³¹ - Technical specifications

(e) - "استاندارد فنی" به معنای یک استاندارد اختیاری است که از سوی یک نهاد استانداردسازی بین‌المللی شناخته شده بر حسب روال کاری خاص آن، اتخاذ می‌شود.

(f) - "واحد کشش": یعنی یک وسیله نقلیه ریلی که به منظور کشش تامین شده است.

(g) - "واگن": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که نیروی کشش در آن تعییه نشده، و مخصوص حمل کالا می‌باشد.

ماده: (۳)

هدف

بند ۱ - هدف از معتبرسازی استانداردهای فنی مرتبط با تجهیزات ریلی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابلِ إعمال برای تجهیزات ریلی عبارت است از:

(a) - تسهیل سیر آزاد وسایل نقلیه در ترافیک بین‌المللی

(b) - کمک به تضمین ایمنی، کارآمدی و آماده به کاربودن در ترافیک بین‌المللی،

(c) - در نظر گرفتن حفاظت از محیط زیست و سلامت عمومی.

بند ۲ - هنگام معتبرسازی استانداردهای فنی یا اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان، صرفاً آن دسته استانداردها یا دستورالعمل‌هایی مدنظر قرار خواهند گرفت که در رده بین‌المللی تهیه شده باشند.

بند ۳ - تا حد امکان:

(a) - بهتر است بهره‌برداری یکسان اجزا و سیستم‌های فنی ضروری برای ترافیک بین‌المللی تضمین شود،

(b) - استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان بایستی مبتنی بر عملکرد باشند، البته اگر لازم باشد شامل متغیرهای گوناگون خواهند بود.

ماده: (۴)

تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی

بند ۱ - تدوین استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات ریلی و استانداردسازی رویه‌ها و محصولات صنعتی به عهده نهادهای استانداردسازی ملی و بین‌المللی خواهد بود که صلاحیت آنها در این زمینه به رسیت شناخته شده است.

بند ۲ - تدوین دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) به عهده کمیته کارشناسان فنی خواهد بود که با کمک گروه‌های کاری ذیصلاح و دیرکل براساس درخواست‌های مطرح شده بر طبق ماده ۶ انجام خواهد گرفت.

ماده: (۵)

معتبرسازی استانداردها و دستورالعمل‌های فنی

بند ۱ - کمیته کارشناسان فنی تصمیم می‌گیرند که چگونه یک استاندارد فنی یا بخش خاصی از آن را برطبق روال پیش‌بینی شده در ماده‌های ۱۶، ۲۰ و بند ۶ از ماده‌ی ^{۳۳} کنوانسیون معتبر سازند. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ^{۳۵} کنوانسیون لازم‌الاجرا خواهند شد.

بند ۲ - درخواست معتبرسازی یک استاندارد فنی می‌تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

(a)- هر دولت طرف قرارداد؛

(b)- هر سازمان منطقه‌ای به صورتی که در بند X از ماده ۲ از مقررات ATMF تعریف شده است؛

(c)- هر نهاد استانداردسازی بین‌المللی یا ملی که وظیفه استانداردسازی در حوزه ریلی را به عهده دارد؛ بند ۲ از ماده‌ی ^۳ باید مد نظر قرار گیرد؛

(d)- هر اتحادیه بین‌المللی به نمایندگی از اعضاء، که برای اعضای آن وجود استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی در انجام فعالیت‌هایشان ضروری باشد.

بند ۳ - منابع استانداردهای فنی معتبر، توسط دیرکل روی وب سایت سازمان منتشر خواهد شد: به محض این که این منبع روی سایت قرار گیرد ^{۳۲} اعمال این استاندارد فنی دال بر آن است که این استاندارد با دستورالعمل فنی یکسان ^{۳۳} با آن انطباق دارد.

بند ۴- إعمال استانداردهای فنی معتبر، أمری اختياری است؛ با این حال، یک استاندارد یا بخشی از آن به واسطه مقررات دستورالعمل فنی یکسان، ممکن است الزامی شود.

³² - Corresponding UTP

ماده: (۶)

اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان

بند ۱) - کمیته کارشناسان فنی تصمیم می‌گیرند که آیا بحسب روال پیش‌بینی شده در ماده‌های ۱۶، ۲۰ و بند ۶ از ماده ۳۳ کنوانسیون، یک دستورالعمل فنی یکسان یا قاعده اصلاحی آن را اتخاذ نماید یا خیر. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون لازم‌الاجرا خواهند شد.

بند ۲) - درخواست برای اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان یا اتخاذ قاعده اصلاحی بر طبق بند ۱ می‌تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

(a) هر دولت طرف قرارداد؛

(b) هر سازمان منطقه‌ای به صورتی که در بند X از ماده ۲ از مقررات ATMF تعریف شده است؛

(c) هر اتحادیه بین‌المللی به نمایندگی از اعضاء، که برای اعضای آن وجود دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی برای انجام فعالیت‌های شبان ضروری باشد.

ماده: (۷)

شكل درخواست‌ها

درخواست‌های اشاره شده در ماده‌های ۵ و ۶ بایستی خطاب به کمیته کارشناسان فنی و بر طبق بند ۶ از ماده ۱ از کنوانسیون، به یکی از زبان‌های کاری آن به دیر کل سازمان ارسال شود. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند هر درخواستی را که ناکامل، غیرمنسجم، غیرمستدل یا غیرموجه تشخیص دهد، رد نماید. درخواست‌ها بایستی شامل ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشد.

ماده: (۷ a)

ارزیابی پیامدها

بند ۱) - کمیته کارشناسان فنی بعد از بررسی استدلال و توجیه درخواست‌کننده تصمیم گیری خواهد کرد.

بند ۲) - این ارزیابی، تأثیر احتمالی آن درخواست برای همه کشورهای طرف قرارداد، بهره‌برداران و دیگر دست اندکاران موردنظر را نشان خواهد داد. اگر طرح پیشنهادی مذبور بر دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) غیر از آن چیزی که مدنظر مستقیم این طرح است، تأثیر دیگری داشته باشد تداخل‌های مذبور نیز باید مدنظر قرار گیرد.

بند ۳) - تمامی اشخاص مرتبط، با فراهم آوردن رایگان اطلاعات ضروری- مگر اینکه اطلاعات ضروری فوق الذکر تحت پوشش حقوق مالکیت معنوی باشند- در ارزیابی مشارکت خواهد داشت.

ماده: (۸)

دستورالعمل‌های فنی یکسان

بند ۱) - هرگونه دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده بر روی وبسایت منتشر خواهد شد.

بند ۲) - اصولاً، هر سیستم فرعی، تابع یک دستورالعمل فنی یکسان (UTP) است. در صورت لزوم، یک سیستم فرعی ممکن است تحت پوشش چندین دستورالعمل فنی یکسان باشد و یا چندین سیستم فرعی، تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان باشد.

بند ۲ (a) - دستورالعمل‌های فنی یکسان با استی در سیستم‌های فرعی جدید به کار گرفته شوند. همچنین این دستورالعمل‌ها هنگام نوسازی یا ارتقای یک سیستم فرعی موجود نیز با استی براساس استراتژی انتقال، اشاره شده در قسمت f از بند ۴، به کار گرفته شوند.

بند ۳) - دیرکل بعد از طی فرایند ابلاغ براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون و حداقل یکماه قبل از لازم‌الاجرا شدن، موارد ذیل را در وب سایت سازمان منتشر خواهد کرد:

(a) دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده و ابلاغ شده؛

(b) تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن؛

(c) فهرست کشورهای طرف قراردادی که این دستورالعمل فنی یکسان شامل آنها می‌شود؛

(d) فهرست بهروزآوری شده‌ی دستورالعمل‌های فنی یکسان و تاریخ لازم‌الاجرا شدن آنها.

بند ۴) - تا حدی که برای رسیدن به اهداف تدوین شده در ماده ۳ لازم باشد دستورالعمل فنی یکسان درخصوص سیستم‌های فرعی حداقل باید دارای شرایط ذیل باشد:

(a) گستره مورد نظر خود را نشان دهد (بخشی از شبکه یا وسائل نقلیه؛ سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی)؛

(b) الزامات اساسی هر سیستم فرعی موردنظر و تعامل آن با سایر سیستم‌های فرعی را معین کند؛

(c) مشخصه‌های عملیاتی و فنی که باید آن سیستم فرعی داشته باشد و تعامل آن با سایر سیستم‌های فرعی را تدوین کند. اگر لازم باشد، این مشخصه‌ها می‌تواند بر حسب موارد کاربرد سیستم فرعی، متغیر باشد؛ به طور مثال برطبق طبقه‌بندی‌های خطوط، هاب یا وسایل نقلیه؛

(d) عناصر ساخت یا سازه‌های بهره‌برداری یکسان و تعاملات آن که باید تحت پوشش استانداردهای فنی قرار گیرند - و برای نیل به بهره‌برداری یکسان در سیستم ریلی لازم است - را معین نماید؛

(e) در هر مورد تحت بررسی، مشخص کند که کدام روال‌ها بایستی برای سنجش انطباق با مقررات دستورالعمل فنی یکسان مورد استفاده قرار گیرد. این روال‌ها بایستی بر مبنای مدول‌های ارزیابی - که در دستورالعمل فنی یکسان کلی اشاره شده در بند ۸ آمده است - باشد؛

(f) استراتژی به کارگیری دستورالعمل فنی یکسان را مشخص کند. علی‌الخصوص، ضروری است مراحلی که باید تکمیل شود تا انتقال تدریجی از وضعیت فعلی به یک وضعیت نهایی که در آن انطباق با دستورالعمل فنی یکسان یک ضابطه خواهد بود تعیین شود؛ برای هر مرحله، مقررات انتقالی متناسب گنجانده خواهد شد؛ و

(g) برای کارکنان مورد نظر، صلاحیت‌های حرفه‌ای و شرایط ایمنی و سلامت در محل کار را که برای انجام عملیات و تعمیر و نگهداری سیستم فرعی مورد نظر و نیز برای اجرای دستورالعمل فنی یکسان لازم است را مشخص کند.

بند ۵ - هر دستورالعمل فنی یکسان بایستی بر مبنای آزمایش یک سیستم فرعی موجود تدوین شود و یک یا چند سیستم فرعی هدف را که به تدریج و در یک بازه زمانی منطقی می‌تواند به دست آید، مشخص کند. بر این اساس، اتخاذ تدریجی دستورالعمل فنی یکسان و انطباق با آن، به مرور زمان به نیل به هدف بهره‌برداری یکسان سیستم ریلی کمک خواهد کرد.

بند ۶ - دستورالعمل فنی یکسان، انطباق‌پذیری سیستم ریلی موجود هر یک از کشورهای طرف قرارداد را به نحو مناسبی حفظ خواهد کرد. با این هدف، در هر دستورالعمل فنی یکسان، می‌توان با توجه به شبکه ریلی و وسایل نقلیه، قاعده‌ای را هم برای "موارد خاص" وضع نمود که یک یا چند دولت طرف قرارداد را تحت پوشش قرار دهد؛ باید توجه خاصی به عرض گاباری، عرض خط یا فاصله بین خطوط و وسایل نقلیه‌ای که از به کشورهای ثالث اعزام می‌شوند، صورت گیرد. دستورالعمل فنی یکسان، برای هر "موارد خاص"، قواعد اجرایی اصولی که در بند ۴ قسمت‌های c تا g ذکر شده است را مقرر می‌دارد.

بند ۷) - اگر برخی جنبه‌های فنی که متناظر با الزامات اساسی هستند را نتوان صراحتاً تحت پوشش دستورالعمل فنی یکسان قرار داد، این جنبه‌های فنی مسلماً تحت عنوان "موضوعات باز" در آن [دستورالعمل فنی] تعیین خواهد شد.

بند ۸) - کمیته کارشناسان فنی، ممکن است دستورالعمل فنی یکسانی را اتخاذ کند که مربوط به سیستم‌های فرعی نباشد نظیر مفاد کلی، الزامات اساسی یا مدول‌های ارزیابی.

بند ۹) - دستورالعمل فنی یکسان، فرمت دوستونه خواهد داشت. متنی که تمام صفحه و بدون ستون است عیناً متون متناظر "مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا"^{۳۳} است. متنی که به دو ستون تقسیم می‌شود برای دستورالعمل فنی یکسان و برای متناظر آنها یعنی مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا یا سایر مقررات متناظر اتحادیه اروپا است. ستون سمت چپ، متن دستورالعمل فنی یکسان (مقررات OTIF) را نشان می‌دهد و ستون سمت راست، متن مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا را نشان می‌دهد. در منتها ایه سمت راست، مرجع مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا نشان داده می‌شود.

ماده: (۸ a)

نقایص دستورالعمل فنی یکسان

بند ۱) - اگر کمیته کارشناسان فنی از این مساله اطلاع یابد که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده دارای اشتباهات یا نقایصی است، از جمله وقتی که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده، الزامات اساسی را کاملاً برآورده نسازد، کمیته مجبور تدبیر مناسبی اتخاذ خواهد کرد از جمله:

a) تصمیم‌گیری در این خصوص که آیا لازم است آن دستورالعمل فنی یکسان مورد نظر برطبق ماده‌های ۶ و ۸ اصلاح شود یا خیر و

b) توصیه‌هایی برای راه حل‌های موقتی تعدیل شده.

بند ۲) - کشورهای طرف قرارداد، سازمان‌های منطقه‌ای و نهادهای ارزیابی کننده موظفند در صورت کشف اشتباهات یا نقایصی در دستورالعمل فنی یکسان، بی‌درنگ دیر کل را از آن مطلع سازند.

^{۳۳} - European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI)

ماده (۹) اظهارنامه‌ها

بند ۱) - هر دولت طرف قرارداد می‌تواند ظرف مدت چهار ماه از روز ابلاغ تصمیم کمیته کارشناسان فنی توسط دیر کل، طی اظهارنامه‌ای مستدل به وی ابراز نماید که دولتش آن استاندارد فنی معتبر یا دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده را در زیربنای ریلی قلمروی خویش و ترافیک روی آن زیربنا به کار نخواهد گرفت یا بخشی از آن را به کار خواهد گرفت.

بند ۲) - دولت‌های طرف قرارداد که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده‌اند، در زمرة تعداد دولت‌هایی به حساب نخواهند آمد که بر طبق بند ۴ از ماده ۳۵ از کنوانسیون بایستی اعتراض خود را تسلیم کنند تا یک تصمیم کمیته کارشناسان فنی، نافذ نگردد.

بند ۳) - دولتی که طبق بند ۱ اظهارنامه صادر کرده می‌تواند در هر زمانی با ابلاغ به دیر کل از اظهارنامه خود انصراف دهد. این انصراف در اولین روز از دومین ماه پس از ابلاغ به دیر کل نافذ خواهد بود.

ماده (۱۰) ملغی شدن کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه‌آهن‌ها

با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده توسط کمیته کارشناسان فنی طبق بند ۱ از ماده ۶، در کلیه کشورهای طرف نسخه سال ۱۹۳۸ کنوانسیون بین‌المللی درخصوص اتحاد فنی راه‌آهن‌ها، که در ۲۱ اکتبر ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، آن کنوانسیون ملغی خواهد شد.

ماده (۱۱) تقدیم دستورالعمل فنی یکسان

بند ۱) - با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده توسط کمیته کارشناسان فنی بر طبق بند ۱ از ماده ۶، این استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان، در روابط میان کشورهای طرف قرارداد، بر مقررات کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه‌آهن‌ها نسخه ۱۹۳۸ که در ۲۱ اکتبر سال ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، مقدم خواهد بود.

بند ۲) - با لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده کمیته کارشناسان فنی طبق بند ۱ از ماده ۶، این قواعد یکسان و نیز استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان، در کشورهای طرف قرارداد بر مقررات فنی زیر مقدم خواهد بود:

(a)- مقررات حاکم بر بهره‌برداری یکسان از واگن‌های مسافری و واگن‌های ترمز در ترافیک بین‌المللی (RIC).

(b)- مقررات حاکم بر بهره‌برداری یکسان از واگن‌های باری در ترافیک بین‌المللی (RIV).

ماده: (۱۲)

الزامات فنی ملی

بند ۱) - دولت‌های طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کنند که دبیر کل از الزامات فنی ملی^{۳۴} آنها، الزاماتی که بر وسائل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی إعمال می‌شود، آگاه گشته است. دبیر کل این الزامات را در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده ۱۳ از قواعد یکسان ATMF منتشر خواهد کرد.

این اطلاعات طرف مدت ۳ ماه از روزی که قواعد یکسان تجدیدنظر شده، لازم‌الاجرا می‌گردد بایستی به دست دبیر کل برسد.

یک چنین الزامی، فقط تا زمانی لازم‌الاجرا می‌ماند که خود آن یا یک الزام مشابه از طریق اتخاذ دستورالعمل‌هایی بطبق ماده‌های فوق، نافذ شوند. دولت طرف قرارداد در هر زمانی می‌تواند از مقررات موقت انصراف دهد و این امر را به اطلاع دبیر کل برساند.

بند ۲) - زمانی که یک دستورالعمل فنی یکسان، اتخاذ شده یا اصلاح می‌شود دولت طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کند که دبیر کل - با ارائه استدلال - از آن الزامات فنی ملی که در بند ۱ ذکر شد، آگاه گشته است که این امر باز هم مستلزم انطباق است تا از انطباق پذیری فنی بین وسائل نقلیه ریلی و شبکه مورد نظر آن اطمینان حاصل گردد. این مساله شامل قواعد ملی قابل إعمال برای "موضوعات باز" دستورالعمل‌های فنی و قواعد ملی قابل إعمال برای "موارد خاصی" خواهد بود که حسب المقرر در دستورالعمل فنی مشخص شده است.

هنگام اطلاع دادن به دبیر کل، بایستی "موضوعات باز" و یا "موارد خاص" در دستورالعمل فنی یکسان که الزامات فنی ملی به آن مربوط می‌شود، مشخص گردد.

الزامات فنی ملی صرفا در صورتی معتبر خواهد ماند که ظرف مدت ۶ ماه از روزی که دستورالعمل فنی مورد نظر، یا تغییر در آن، لازم‌الاجرا گشته است به دست دبیر کل برسد.

بند ۳) - اطلاعات مزبور بایستی مشتمل بر متن کامل مقررات فنی ملی به زبان رسمی دولت طرف قرارداد و نیز عنوان و خلاصه‌ای به یکی از زبان‌های رسمی سازمان اتیف باشد.

³⁴ - National technical requirements

ماده: (۱۳) جدول هم‌ترازی

بند ۱) - به منظور به حداقل رساندن ارزیابی‌ها و با لطبع کاهش هزینه‌های درخواست پذیرش فنی، الزامات فنی ملی بر طبق ماده ۱۲ بعد از فهرست پارامترها و اصول تدوین شده در ضمیمه این قواعد یکسان، طبقه‌بندی خواهد شد. این طبقه‌بندی با مسئولیت کمیته کارشناسان فنی انجام خواهد شد. کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای با کمیته کارشناسان فنی و دبیرکل در انجام این کار همکاری خواهند داشت.

بند ۲) - کمیته کارشناسان فنی می‌توانند با درنظر گرفتن تجربه پذیرش یکسان وسائل نقلیه در کشورهای طرف قرارداد، ضمیمه را مورد بازبینی قرار دهند.

بند ۳) - کمیته کارشناسان فنی بایستی از این موضوع اطمینان حاصل کند که تدوین یک سند مرجع با رجوع متقابل به کلیه الزامات فنی ملی ابلاغ شده صورت گیرد. همچنین سند مرجع بایستی مقررات مرتبط در دستورالعمل فنی یکسان و مقررات متناظر با آن در مشخصه‌های فنی اتحادیه اروپا جهت بهره‌برداری یکسان (بند ۹ از ماده ۸) را مشخص نماید. سند مرجع، در وب‌سایت سازمان منتشر و همواره به روزآوری خواهد شد.

بند ۴) - کمیته کارشناسان فنی با بررسی کامل نظر کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای مورد نظر، می‌تواند تصمیم بگیرد هم‌ترازی را، از نظر شرایط ایمنی ریلی، به شرح ذیل مشخص نماید:

a) بین الزامات فنی ملی کشورهای مختلف طرف قرارداد؛

b) بین مقررات دستورالعمل‌های فنی یکسان و مقررات متناظر آن در مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا؛ و

c) بین الزامات فنی ملی یک یا چند دولت طرف قرارداد و مقررات دستورالعمل فنی یکسان و / یا مقررات مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا.

این هم‌ترازی مشخص شده، در یک جدول هم‌ترازی در سند مرجع ذکر شده در بند ۳ فوق نشان داده خواهد شد.

ضمیمه‌ی APTU

پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی وسایل نقلیه‌ی غیرمنطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه‌بندی الزامات فنی ملی بایستی بررسی شوند

۱) فهرست پارامترها

۱.۱ مستندسازی کلی

مستندسازی کلی (مشتمل بر شرح وسیله نقلیه‌ی جدید، نوسازی شده یا ارتقا یافته و کاربری مورد نظر آن، و اطلاعات مربوط به طراحی، تعمیر، بهره‌برداری و نگهداری، اسناد فنی و غیره)

۱.۲ ساختار و قطعات مکانیکی

تعامل و انسجام مکانیکی بین وسایل نقلیه ریلی (مشتمل بر دستگاه چرخ دنده‌ی کشش و ضربه‌گیر، راهروهای اتصال دهنده و آگن‌ها به یکدیگر)، مقاومت ساختار وسیله نقلیه و تجهیزات آن (به طور مثال صندلی)، ظرفیت بارگیری، اینمی غیرعامل (مشتمل بر قابلیت مقاومت داخلی و خارجی در برابر ضربه)

۱.۳ تعامل خط و گاباری

تعامل‌های مکانیکی با زیربنای‌های ریلی (شامل رفتار دینامیک و استاتیک، فاصله آزاد لقی و اتصالات، گاباری، سیستم حرکت و غیره)

۱.۴ تجهیزات ترمزنگیری

موارد مربوط به ترمزنگیری (شامل حفاظت از سرش چرخ، کنترل ترمز و عملکرد ترمز در حین کار، در وضعیت‌های اضطراری و برای توقف)

۱.۵ موارد مربوط به امور مسافری

تاسیسات مسافری و فضای مسافری (شامل درها و پنجره‌های مسافری، ملزماتی برای افراد با توان حرکتی پایین، و غیره)

۱.۶ شرایط زیست محیطی و تأثیرات ایرو دینامیکی

تأثیر محیط زیست بر وسیله نقلیه و تأثیر وسیله نقلیه بر محیط زیست (شامل شرایط ایرودنیامیکی و نیز تعامل بین وسیله نقلیه و حاشیه خط و همچنین تعامل بین وسیله نقلیه با محیط بیرونی)

۱.۱ هشدارهای خارجی، علامت‌گذاری‌ها، الزامات یکپارچگی نرم‌افزاری و وظایف

هشدارهای خارجی، علامت‌گذاری‌ها، وظایف و یکپارچگی نرم‌افزار، به عنوان مثال وظایف مربوط به اینمی که روی حرکت قطار و از جمله قطار اتوبوسی تاثیر می‌گذارد

۱.۲ سیستم‌های کنترل و تأمین جریان برق داخل قطار

نیروی محرکه‌ی داخل قطار، برق و سیستم‌های کنترل، به علاوه تعامل وسیله نقلیه با زیربنای تأمین جریان برق و تمامی جنبه‌های تطابق الکترومغناطیسی

۱.۳ محیط زیست، تعاملات و تاسیسات کارکنان

TASISAT DAXEL QATAR, TEAMEEL HA, MHEYET V SHRAYAT KAR KAN (SHAMAL KABIN HAI RANDEGAN, TEAMEEL BIN DSTEGAH V (RANDEH)

۱.۴ تخلیه و ایمن بودن در برابر حریق

۱.۵ سرویس کردن

TAASISAT DAXEL QATAR V ARTIBATAT SEROVISS KERDEN AN

۱.۶ علائم الکتریکی، هدایت و کنترل داخل قطار

تمامی تجهیزات داخل قطار که برای تضمین اینمی و هدایت و کنترل حرکت قطارهایی که مجاز به سیر در شبکه هستند، لازم است و تأثیرات آنها بر حاشیه خط

۱.۷ الزامات عملیاتی خاص

الزامات عملیاتی خاص برای وسائل نقلیه (شامل وضعیت خرابی وسیله نقلیه، بهبود وسیله نقلیه و غیره)

۱.۸ موارد مربوط به حمل بار

الزامات مخصوص حمل بار و محیط‌زیست (از جمله تاسیساتی که اختصاصاً برای حمل کالاهای خطرناک لازم است)

توضیحات و مثال‌هایی که در بالا به صورت ایتالیک نوشته شده‌اند صرفاً جهت اطلاع می‌باشد و تعریف پارامترها محسوب نخواهد شد.

۲) طبقه‌بندی الزامات فنی ملی

الزامات فنی ملی مرتب با پارامترهای تعیین شده در بخش ۱، در یکی از ۳ گروه ذیل قرار می‌گیرد. قواعد و محدودیت‌هایی که ماهیت کاملاً محلی دارند شامل این‌ها نخواهد شد؛ تایید آنها از طریق کنترل‌هایی خواهد بود که بایستی در موافقت‌نامه دوچانبه بین شرکت‌های بهره‌برداری ریلی و مدیران زیربنایی گنجانده شود.

a گروه

گروه a موارد ذیل را تحت پوشش قرار می‌دهد:

- استانداردهای بین‌المللی،
- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات ملی سایر دول عضو، از نظر ایمنی ریلی، همتراز تلقی می‌شود،
- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات دستورالعمل فنی یکسان و/مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا، از نظر ایمنی ریلی همتراز تلقی می‌شود،

B گروه

گروه B تمامی مقرراتی را پوشش می‌دهد که در حیطه گروه A یا C قرار نداشته یا اینکه هنوز امکان طبقه‌بندی آنها در یکی از این گروه‌ها مقدور نمی‌باشد.

C گروه

گروه C مقرراتی را پوشش می‌دهد که بسیار ضروری بوده و با مشخصه‌های زیربنایی فنی همراه است تا بهره‌برداری یکسان و ایمن در شبکه مورد نظر (به طور مثال، گاباری) تضمین شود.

**قواعد یکسان پذیرش فنی تجهیزات
ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی
(G کنوانسیون - ATMF) - پیوست**

ماده: (۱)

گستره

این قواعد یکسان، روند پذیرش وسائل نقلیه ریلی و دیگر وسائل نقلیه‌ی ریلی برای تردد یا استفاده در ترافیک بین‌المللی را تدوین می‌دارد.

ماده (۲)

تعاریف

در راستای اهداف این قواعد یکسان و ضمیمه‌یا ضمایم آن، قواعد یکسان APTU و ضمیمه‌یا ضمایم آن و دستورالعمل‌های فنی یکسان APTU، تعاریف زیر به کار خواهد رفت:

a) "سانحه" یعنی یک رویداد اتفاقی ناخواسته یا غیرعمدی، یا زنجیره خاصی از چنان رویدادهایی که پیامدهای زیان‌آوری دارد؛ سوانح به دسته‌های ذیل تقسیم می‌شوند: تصادمات، خروج از خط، سوانح مربوط به تقاطع‌های همسطح، سوانح مربوط به اشخاص که ناشی از وسائل نقلیه ریلی در حال حرکت، حریق و دیگر موارد باشد؛

b) "پذیرش نوعی از ساخت" به معنای حق تضمین شده‌ای است که با آن، مقام ذیصلاح، نوعی از ساخت یک وسیله نقلیه ریلی را مجاز می‌شمارد تا مبنای پذیرش بهره‌برداری وسائل نقلیه‌ای که مطابق با آن نوع ساخت هستند، قرار گیرد؛

c) "پذیرش برای بهره‌برداری" به معنای حق تضمین شده‌ای است که با آن، مقام ذیصلاح، بهره‌برداری از هر یک از وسائل نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی در ترافیک بین‌المللی را مجاز می‌شمارد؛

d) "کمیته کارشناسان فنی" به کمیته پیش‌بینی شده در مورد f از بند ۱ از ماده ۱۳ کنوانسیون اطلاق می‌شود؛

da) "نهاد پیمانکاری" به هر گونه نهاد دولتی یا خصوصی که دستور طراحی یا ساخت، نوسازی یا ارتقاء یک سیستم فرعی را می‌دهد، اطلاق می‌گردد. این نهاد می‌تواند یک شرکت بهره‌بردار ریلی، یک مدیر زیربنایی، یا یک شخص در اختیار دارنده و یا صاحب امتیاز باشد که مسئول اجرای یک پروژه است؛

e) "دولت طرف قرارداد" عبارت است از هر دولت عضو سازمان که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۱ کنوانسیون، اظهارنامه‌ای در خصوص این قواعد یکسان صادر نکرده است؛

f) "اظهارنامه" عبارت است از سند یک ارزیابی یا بخشی از ارزیابی‌ها، که برای تایید این مساله ارائه می‌شود که یک وسیله نقلیه، نوعی از ساخت یا بخشی از یک ساخت، با قواعد یکسان APTU و دستورالعمل‌های فنی یکسان آن (از جمله موارد خاص قابل إعمال و الزامات ملی لازم‌الاجرا بر طبق ماده ۱۲ از قواعد یکسان APTU) مطابقت دارد؛

g)- "عنصر ساخت" یا "سازه" به معنای هر مولفه اولیه، گروهی از اجزاء، تجهیزات مونتاژ شده‌ی خرد یا کاملی که در یک وسیله نقلیه ریلی، دیگر تجهیزات ریلی یا زیربنا قرار گرفته و یا برای قرار داده شدن در آن ساخته شده است؛ مفهوم "بخشی از یک ساخت" هم شامل اجزای ملموس و هم شامل اجزای غیرملموسی نظری نرم افزار می‌شود؛

h) "نهاد مسئول تعمیر و نگهداری" (ECM) به نهادی که مسئول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه است اطلاق می‌گردد که تحت این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ ثبت شده است. این تعریف همچنین درخصوص دیگر تجهیزات ریلی هم إعمال خواهد شد؛

i) "الزامات اساسی"^{۳۵} به کلیه شرایطی که در قواعد یکسان APTU تدوین شده، اطلاق می‌شود که می‌بایست در سیستم ریلی، سیستم‌های فرعی و سازه‌های بهره‌برداری یکسان، از جمله در تعاملات، رعایت گردد؛

j) "حادثه" به هر رویدادی به جز سانحه یا سانحه شدید، اطلاق می‌شود که با عملیات قطارها مرتبط بوده و بر اینمنی عملیات تاثیرگذار است؛

K) "مدیر زیربنایی" به یک شرکت یا مرجعی که زیربنا را اداره می‌نماید اطلاق می‌گردد؛

l) "ترافیک بین‌المللی" به تردد وسایل نقلیه ریلی روی خطوط ریلی‌ای که حداقل از قلمروی دو دولت طرف قرارداد گذر نماید اطلاق می‌شود؛

m) "تحقيق" یعنی روندی که به منظور جلوگیری از بروز سانحه و حادثه انجام می‌گیرد که مشتمل بر گردآوری و تحلیل اطلاعات، ترسیم نتایج از جمله تعیین دلایل (اقدام‌ها، عدم اقدام‌ها، رویدادها یا شرایط یا ترکیبی از آنها، که منجر به سانحه یا حادثه می‌شود)، و در صورت اقتضا، ارائه توصیه‌های اینمنی می‌شود؛

n) "شخص در اختیاردارنده" به شخص یا نهادی اطلاق می‌شود که به عنوان مالک وسیله نقلیه یا کسی که امتیاز استفاده از آن را دارد از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره‌برداری می‌نماید و با این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ ثبت شده است؛

o) "فایل تعمیر و نگهداری" به سند یا اسنادی اطلاق می‌گردد که وظایف بازرگانی و تعمیر و نگهداری که بایستی روی (نوعی از) وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی صورت گیرد را مشخص می‌کند، که این وظایف

³⁵ - essential requirements

براساس قواعد و مشخصه‌های دستورالعمل‌های فنی یکسان مشتمل بر موارد خاص و مشخصه‌های فنی ملی ابلاغ شده‌ی لازم‌الاجرا - البته چنانچه وجود داشته باشد - بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU تدوین شده است؛

(P) "فایل سوابق تعمیر و نگهداری" یعنی مستندات مربوط به یک وسیله نقلیه پذیرش شده یا دیگر تجهیزات ریلی که حاوی ثبت پیشینه‌ی بهره‌برداری آن و عملیات‌های بازرگانی و تعمیر و نگهداری انجام شده بر روی آن، می‌باشد؛

(Q) "شبکه" به خطوط، ایستگاه‌ها، پایانه‌ها و هر نوع تجهیزات ثابت مورد نیاز برای تضمین بهره‌برداری مطمئن و مستمر سیستم ریلی اطلاق می‌شود؛

(R) "موضوعات باز" به جنبه‌های فنی مربوط به الزامات اساسی که صراحتا تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان قرار نگرفته‌اند اطلاق می‌شود؛

(S) "دیگر تجهیزات ریلی" به هر گونه تجهیزات ریلی قبل حرکت که برای استفاده در ترافیک بین‌المللی در نظر گرفته شده است اما یک وسیله نقلیه ریلی نیست، اطلاق می‌گردد؛

(T) "شرکت حمل و نقل ریلی" به یک شرکت خصوصی یا دولتی اطلاق می‌شود که:
- مجاز به حمل اشخاص یا کالاهای راه آهن بوده و کشش را تضمین می‌کند یا
- منحصراً کشش را تضمین می‌کند.

(U) "زیربنای ریلی" (یا صرفاً "زیربنا") به مجموع خطوط ریلی و تاسیسات ثابت اطلاق می‌گردد تا جایی که برای مطابقت و تردد ایمن وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس این قواعد یکسان پذیرفته شده‌اند ضرورت داشته باشد؛

(V) "تجهیزات ریلی" به وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی و زیربنای ریلی اطلاق می‌گردد؛

(W) "وسایل نقلیه ریلی" به یک وسیله نقلیه که برای تردد با چرخ‌های خود در خطوط ریلی مناسب است با کشش یا بدون آن، اطلاق می‌شود؛

(X) "سازمان منطقه‌ای" به سازمانی اطلاق می‌شود که در ماده ۳۸ از کنوانسیون تعریف شده است و از صلاحیت انحصاری ای برخوردار است که کشورهای طرف قرارداد به آن واگذار نموده‌اند؛

(Y) "نوسازی" به هر گونه عمل جایگزینی عمده روی یک سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارآیی کلی سیستم فرعی را تغییر ندهد، اطلاق می‌شود؛

(Z) "RID" به پیوست C کنوانسیون اطلاق می‌شود.

(Z) "سانحه جدی" به هر گونه تصادم قطار یا خروج از خط قطارها که حداقل یک کشته یا ۵ زخمی داشته یا آسیب شدیدی به وسائل نقلیه، زیربنای ریلی یا محیط زیست وارد شده باشد و هر گونه سانحه‌ی مشابهی که بر

تنظیمات ایمنی ریلی یا مدیریت ایمنی، تاثیر آشکاری داشته باشد، اطلاق می‌شود؛ "خسارت گستردۀ خسارتنی است که نهاد تحقیق بلافضلۀ می‌تواند آنها را برآورد کند و باید در مجموع حداقل به میزان ۱۸ میلیون SDR (حق برداشت مخصوص) باشد؛

(aa) "مورد خاص" به هر بخشی از سیستم ریلی دولت‌های طرف قرارداد اطلاق می‌شود که به دلیل محدودیت‌ها و موانع محیط شهری، مکان‌نگاری، یا جغرافیایی، یا محدودیت‌هایی که بر مطابقت با سیستم موجود تاثیرگذار است مستلزم مقررات موقتی یا قطعی خاصی در دستورالعمل‌های فنی یکسان است. این مساله ممکن است مخصوصاً شامل خطوط ریلی و شبکه‌هایی که از باقیمانده شبکه جدا مانده‌اند، گاباری، عرض خط یا فاصله بین خطوط، همچنین وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی که صرفاً برای استفاده تاریخی، منطقه‌ای یا محلی در نظر گرفته شده‌اند و وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی که از کشورهای ثالث اعزام/آغاز شده یا به آنها اعزام/ختم می‌شوند، باشد.

(bb) "سیستم فرعی" به نتیجه تقسیم سیستم ریلی به نحوی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان نشان داده شده اطلاق می‌شود. این سیستم‌های فرعی که باید برای آنها الزامات اساسی وضع شود ممکن است ساختاری یا عملکردی باشند.

(cc) "پذیرش فنی" یعنی روالی که توسط مقامات ذیصلاح صورت می‌گیرد تا یک وسیله نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز به فعالیت در ترافیک بین‌المللی گردند یا به نوعی از ساخت مجاز باشد.

(dd) "گواهینامه فنی" یعنی سند رسمی پذیرش فنی موقتی‌آمیز که به شکل گواهینامه‌ی نوع طراحی معتبر یا گواهینامه‌ی معتبر بهره‌برداری است.

(ee) "فایل فنی" یعنی مستندات مربوط به وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی، که حاوی تمامی مشخصه‌های فنی (مشخصه‌های فنی نوع) آنها، از جمله یک راهنمای استفاده برای کاربر و مشخصه‌های لازم برای شناسایی اقلام مورد نظر است.

(eea) "مشخصه‌های فنی برای بهره‌برداری یکسان" یعنی مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان که برطبق بخشنامه‌های EC ۹۶/۴۸/EC، ۲۰۰۱/۱۶/EC، ۲۰۰۸/۵۷/EC اتحادیه اروپا اتخاذ شده که با آن هر سیستم فرعی یا هر بخشی از سیستم فرعی تحت پوشش قرار می‌گیرد تا الزامات اساسی را داشته باشد و بهره‌برداری یکسان سیستم ریلی تضمین گردد.

(ff) "نوعی از ساخت" یعنی مشخصه‌های طراحی پایه‌ای وسیله نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی، به‌نحوی که با گواهینامه‌ی آزمون واحد که در مدول ارزیابی SB از دستورالعمل‌های فنی یکسان توصیف شده تحت پوشش قرار گیرد.

(gg) "ارتقا دادن" یعنی هر گونه عمل اصلاحی روی سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارآیی کلی آن را بهبود بخشد.

ماده (۳)

پذیرش در ترافیک بینالمللی

- بند ۱ - هر وسیله نقلیه ریلی، برای تردد در ترافیک بینالمللی، باید بر طبق این قواعد یکسان پذیرش شود؛
- بند ۲ - هدف از پذیرش فنی، تعیین این مساله است که آیا وسیله نقلیه ریلی با موارد ذیل مطابقت دارد یا خیر:
- (a) دستورالعمل‌های ساخت که در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده،
 - (b) دستورالعمل‌های ساخت و تجهیز که در مقررات RID آمده،
 - (c) شرایط خاص یک پذیرش طبق ماده ۷a.

بند ۳ - بندهای ۱ و ۲ و همچنین ماده‌های زیر، با إعمال تغییرات لازم، بر پذیرش فنی دیگر تجهیزات ریلی و پذیرش اجزای ساخت وسایل نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی إعمال خواهد شد.

ماده (۳a)

تعامل با سایر موافقنامه‌های بینالمللی

- بند ۱ - وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس قوانین قابل إعمال جامعه اروپا (EC) و قوانین ملی^{۳۶} با آن مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند، از سوی تمامی دولت‌های طرف قرارداد، طبق این قواعد یکسان، به عنوان پذیرش شده برای بهره‌برداری محسوب خواهند شد:
- (a) در صورت همترازی کامل بین مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل إعمال و دستورالعمل‌های فنی یکسان متناظر با آن و
 - (b) مشروط بر این که مجموعه مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابل إعمال، که طبق آنها وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز شمرده شده‌اند، تمامی جنبه‌های سیستم‌های فرعی مرتبط که بخشی از وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد
 - (c) مشروط بر این که این مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان، هیچ "موضوعات باز"ی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند و
 - (d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تحت توافقات عدول از مقررات نباشند.
- چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تابع بند ۴ از ماده ۶ خواهند بود.

³⁶ - Corresponding national legislation

بند ۲ - وسائل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که بر اساس این قواعد یکسان، برای بهره‌برداری پذیرش شده‌اند، در کشورهای عضو جامعه اروپا و در کشورهایی که قوانین جامعه اروپا را به‌دبال عقد موافقنامه‌های بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند به عنوان قابل بهره‌برداری محسوب خواهد شد:

(a) در صورت هم‌ترازی کامل بین مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابلِ إعمال و دستورالعمل‌های

فنی یکسانِ متناظر با آن و

(b) مشروط بر این که مجموعه مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان قابلِ إعمال، که طبق آنها وسیله نقلیه

یا دیگر تجهیزات ریلی مجاز شمرده شده‌اند، تمامی جنبه‌های سیستم‌های فرعی مرتبط که بخشی از

وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد

(c) مشروط بر این که این مشخصه‌های فنی بهره‌برداری یکسان، هیچ "موضوعات باز"ی که به مطابقت

فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند و

(d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی تحت توافقاتِ عدول از مقررات نباشند.

چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات ریلی، نیاز به دریافت مجوز بر طبق قوانین قبلِ إعمال کشورهای عضو جامعه اروپا و نیز قوانین قابلِ إعمال کشورهایی که قوانین جامعه اروپا را به‌دبال عقد موافقنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند خواهد داشت.

بند ۳- پذیرش برای بهره‌برداری، عملیات و تعمیرونگهاداری وسائل نقلیه ریلی یا دیگر تجهیزات ریلی که صرفا در کشورهای عضو جامعه اروپا در حال استفاده هستند طبق قوانین ملی قابلِ إعمال و قوانین قابلِ إعمال جامعه اروپا تنظیم می‌گردد. این قاعده همچنین در کشورهای طرف قرارداد، که قوانین قابلِ إعمال جامعه اروپا را، به‌دبال عقد موافقنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا، اجرا می‌کنند، إعمال خواهد شد.

بند ۴- همچنین بندهای ۱ تا ۲، با إعمال تغییرات لازم، بر پذیرش‌ها/ مجوزهای انواع وسیله نقلیه إعمال خواهد شد.

بند ۵- یک نهاد مسئول تعمیرونگهاداری (ECM) یک واگن باری که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵ گواهینامه دریافت نموده، براساس قوانین قابلِ إعمال جامعه اروپا و قوانین ملی متناظر با آن و متقابلاً در صورت هم‌ترازی کاملِ بین سیستم صدور گواهینامه بر طبق قسمت ۵ از ماده ۱۴ از بخشنامه ایمنی ریلی جامعه اروپا ۲۰۰۴/۴۹/CE و قواعد اتخاذشده کمیته کارشناسان فنی بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵، تایید شده محسوب خواهد شد.

ماده (۴)

روال کار

بند ۱- مراحل پذیرش فنی یک وسیله نقلیه ریلی به صور ذیل انجام خواهد شد:

- (a) یا در یک مرحله و از طریق اعطای پذیرش برای بھربرداری به یک وسیله نقلیه ریلی خاص،
 - (b) یا در دو مرحله متوالی با
 - اعطای پذیرش نوعی از ساخت برای یک نوع وسیله نقلیه ریلی مشخص
 - متعاقباً اعطای پذیرش برای بھربرداری به وسائل نقلیه مجازی که با این نوع ساخت مطابقت دارند از طریق یک روال ساده که تایید کند آنها از این نوع هستند.
- بند ۲** - ارزیابی‌های مربوط به مطابقت یک وسیله نقلیه ریلی یا یک جزیی از ساخت با مفاد دستورالعمل‌های فنی یکسان، که پذیرش بر مبنای آنها صورت می‌گیرد را می‌توان به ارکان ارزیابی^{۳۷} تقسیم نمود که هر یک از رکن‌ها با یک اظهارنامه گواهی شود. ارکان ارزیابی و فرمت^{۳۸} اظهارنامه را کمیته کارشناسان فنی تعیین خواهد نمود.
- بند ۳** - روال پذیرش فنی زیربنای ریلی، تابع مقررات لازمالاجرای دولت طرف قرارداد مورد نظر خواهد بود.

ماده (۵) مرجع ذیصلاح

بند ۱ - پذیرش فنی، به عهده مرجع ملی یا بین‌المللی ذیصلاح بر طبق قوانین و دستورالعمل‌های لازمالاجرای هر دولت طرف قرارداد خواهد بود.

بند ۲ - مراجعی که در بند ۱ پیش‌بینی شده‌اند بر اساس مقررات لازمالاجرای کشورشان، می‌توانند یا بایستی، به نهادهای مناسبی که مقر آنها در آن کشور واقع شده، صلاحیت انجام همه یا بخشی از ارزیابی‌ها، از جمله صادر کردن اظهارنامه‌های متناظر را واگذار نمایند.

واگذاری صلاحیت به:

- (a) یک شرکت حمل و نقل ریلی،
- (b) یک مدیر زیربنایی،
- (c) یک شخص در اختیاردارنده،
- (d) یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM)،
- (e) یک طراح یا تولید کننده تجهیزات ریلی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در تولید تجهیزات ریلی مشارکت دارد، و همچنین توابع موارد فوق ممنوع است.

³⁷- Assessment elements

³⁸ - Format

بند ۳- برای آنکه مناسب بودن اشخاص ذکر شده در بند ۲ به رسمیت شناخته شود آنها باید شرایط ذیل را داشته باشند:

(a) آن نهاد باید از نظر سازمان، ساختار حقوقی و تصمیم‌گیری‌های خود، از هر گونه شرکت بهره‌بردار ریلی، مدیر زیربنایی، نهادِ تدارکات یا متقاضی، مستقل باشد؛ مدیر آن و کارکنانی که مسئول انجام ارزیابی‌ها یا صدور گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها هستند نمی‌توانند چه به‌طور مستقیم و چه به‌عنوان نمایندگان مجاز، در طراحی، تولید، ساخت یا تعمیر و نگهداری سازه‌ها، وسایل نقلیه ریلی یا تجهیزات ریلی یا در استفاده از آنها دخیل باشند. این مساله، شامل امکان تبادل اطلاعات فنی بین تولیدکننده یا سازنده و آن نهاد نخواهد شد.

(b) نهاد و کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند ارزیابی‌ها را با امانتداری حرفه‌ای تمام و بیشترین صلاحیت فنی ممکن، انجام خواهند داد و باید از هر گونه فشار و محرک، مخصوصاً از نظر مالی، که می‌تواند بر قضاوت یا نتایج بازرسی آنها تاثیر بگذارد بهویژه از فشار و مشوق‌های اشخاص یا گروهی از اشخاصی که نتایج ارزیابی‌ها بر آنها تاثیر می‌گذارد، آزاد باشند.

(c) بهویژه، نهاد و کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند باید از نظر وظایف کاری، از نهادهایی که در صورت بروز سوانح، مسئول تحقیقات هستند، مستقل باشند.

(d) نهاد بایستی کارکنان را استخدام نموده و وسایل لازم برای انجام مناسب وظایف اداری و فنی مرتبط با ارزیابی‌ها را داشته باشد؛ همچنین باید به تجهیزات مورد نیاز برای ارزیابی‌های استثنایی دسترسی داشته باشد.

(e) کارکنانی که مسئول انجام ارزیابی‌ها هستند باید خصوصیات زیر را داشته باشند:
- آموزش فنی و حرفه‌ای مناسب
- دانش کافی در خصوص الزامات مربوط به ارزیابی‌هایی که انجام می‌دهند و تجربه کافی
- در خصوص آن ارزیابی‌ها و
- توأم‌نمدی در تنظیم گواهینامه‌ها، ضبط سوابق و گزارشاتی که مندرجات رسمی ارزیابی‌های انجام شده را تشکیل می‌دهد

(f) باید استقلال کارکنانی که مسئول ارزیابی‌ها هستند تضمین شود. به هیچ ماموری نباید بر پایه تعداد ارزیابی‌های انجام شده یا نتایج آن ارزیابی‌ها، پاداش پرداخت شود.

(g) آن نهاد، باید بیمه مسئولیت مدنی را تامین نماید، مگر اینکه بیمه مسئولیت برطبق قوانین ملی به عهده دولت باشد یا اینکه، ارزیابی‌ها مستقیماً توسط خود آن دولت طرف قرارداد انجام شود.

(h) کارکنان نهاد، بایستی مقید به رازداری حرفه‌ای در مورد هر چیزی که هنگام انجام وظایفشان - بر اساس این قواعد یکسان یا هر الزام قانونی و/یا مقررات دولت طرف قرارداد، از جمله چنانچه اقتضا نماید

قوانین جامعه اروپا- از آن آگاه می شوند باشند (البته به استثنای مقامات اداری ذیصلاح کشوری که آنها این فعالیت‌ها را در آن انجام می دهند).

بند ۴- الزامات بند ۳، با إعمال تغییرات لازم، درخصوص مقاماتی که پذیرش فنی انجام می دهند نیز باید إعمال شود.

بند ۵- یک دولت طرف قرارداد، از طریق ابلاغ، یا در صورت نیاز با استفاده از ابزارهایی که در قوانین جامعه اروپا یا در قوانین کشورهایی آمده است که با عقد موافقنامه‌های بین‌المللی با جامعه اروپا قوانین آن را در کشور خود إعمال می کنند، باید مطمئن شود که دبیر کل از نهادهای مسئول برای انجام ارزیابی، رسیدگی و قانونگذاری، با ذکر حوزه مسئولیت هر یک از نهادها، مطلع گشته است. دبیر کل، فهرستی از نهادها، شماره شناسایی و حوزه مسئولیت آنها را منتشر نموده و همواره آن را به روزآوری خواهد کرد.

بند ۶- دولت طرف قرارداد، بایستی از نظارت مستمر بر نهادهای ذکر شده در بند ۲ اطمینان حاصل نموده و از نهادی که دیگر واجد معیارهای ذکر شده در بند ۳ نباشد، سلب صلاحیت نماید، که در این صورت، بایستی بلاfacسله دبیر کل را در جریان قرار دهد.

بند ۷- چنانچه یک دولت طرف قرارداد مشاهده نماید که مرجع تصویب یا ارزیابی دیگر دولت طرف قرارداد یا نهادی که صلاحیت خود را از آن دولت دریافت نموده، واجد معیارهای مندرج در بند ۳ نمی باشد، بایستی مراتب به اطلاع کمیته کارشناسان فنی برسد که این کمیته ظرف مدت ۴ ماه، به آن کشور طرف قرارداد درخصوص هر گونه تغییراتی که لازم است برای حفظ شان آن نهاد صورت گیرد اطلاع خواهد داد. در این خصوص، کمیته کارشناسان فنی می تواند تصمیم بگیرد که به کشور طرف قرارداد، دستور دهد تا تصویب‌هایی که براساس کار انجام شده‌ی نهاد مزبور صورت گرفته را بازپس بگیرد یا معلق نماید.

ماده (۶)

اعتبار گواهینامه‌های فنی

بند ۱- گواهینامه‌های فنی صادره توسط مقامات ذیصلاح یک دولت طرف قرارداد بر طبق این قواعد یکسان در تمامی سایر دولتهای طرف قرارداد معتبر خواهد بود. با اینحال، تردد و استفاده در قلمرو این سایر دولتهای طرف قرارداد تابع شرایط مشخص شده در این ماده خواهد بود؛

بند ۲- یک پذیرش برای بهره‌برداری، به شرکت‌های حمل و نقل ریلی اجازه بهره‌برداری از یک وسیله نقلیه را صرفاً روی زیربنایی که با آن وسیله نقلیه براساس مشخصات آن و سایر شرایط پذیرش منطبق هستند، می دهد؛ مسئولیت اطمینان از این انطباق به عهده شرکت حمل و نقل ریلی است.

بند ۳- بدون تخطی از قسمت a ماده ۳، یک پذیرش صادره برای بهره‌برداری جهت وسیله نقلیه‌ای که با کلیه دستورالعمل‌های فنی یکسان قابلِ إعمال مطابقت دارد به وسیله نقلیه اجازه تردد آزاد در قلمرو سایر دولت‌های طرف قرارداد را می‌دهد مشروط بر اینکه:

a) تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل‌های فنی یکسان حاضر تحت پوشش قرار گرفته باشند و

b) وسیله نقلیه تابع موارد زیر نباشد:

- "مورد خاص" یا

- "موضوعات باز" که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط هستند

- توافقاتِ عدول از مقررات

شرایط تردد آزاد را می‌توان در دستورالعمل‌های فنی یکسان مرتبط، مشخص نمود.

بند ۴

a) چنانچه یک پذیرش برای بهره‌برداری در یک دولت طرف قرارداد برای وسیله نقلیه‌ای صادر شده باشد که:

- تابع یک "مورد خاص"، یک "موضوع باز" مربوط به مطابقت فنی با زیربنا یا یک "عدول" باشد، یا

- با دستورالعمل‌های فنی یکسان در خصوص وسائل نقلیه ریلی و سایر مقررات مربوط مطابقت نداشته باشد، یا

b) چنانچه تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل‌های فنی یکسان نیامده باشد مقامات ذیصلاح کشورهای دیگر می‌توانند قبل از اعطای پذیرش تکمیلی برای بهره‌برداری، از متقاضی درخواست تهیه اطلاعات فنی اضافی از قبیل تحلیل خطر و / یا آزمایشات وسیله نقلیه را بنمایند. برای بخشی از وسیله نقلیه که با یک دستورالعمل فنی یکسان یا بخشی از آن منطبق باشد، مقامات ذیصلاح باید تاییدیه‌هایی که توسط سایر مقامات ذیصلاح براساس دستورالعمل‌های فنی یکسان صورت گرفته را پذیرند. برای بخش دیگر وسیله نقلیه، مقامات ذیصلاح باید کاملاً جدول هم‌ترازی اشاره شده در ماده ۱۳ از قواعد یکسان APTU را لحاظ نمایند.

تحقیق:

a) مقررات همسان و مقرراتی که همتراز اعلام شده‌اند

b) مقرراتی که به یک "مورد خاص" مربوط نمی‌شود

c) مقرراتی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط نمی‌شوند

دوباره مورد ارزیابی قرار نخواهد گرفت.

بند ۵- بندهای ۲ تا ۴، با إعمال تغییرات لازم، بر پذیرش نوعی از ساخت نیز إعمال خواهند شد.

ماده (۶a)

به رسمیت شناختن مستندات مربوط به روال کار

بند ۱- ارزیابی‌ها، اظهارنامه‌ها و سایر مستندسازی‌های صورت گرفته براساس این قواعد یکسان، از سوی مقامات و نهادهای ذیصلاح، شرکت‌های حمل و نقل ریلی، دراختیاردارندگان و مدیران زیربنایی در همه دولت‌های طرف قرارداد، براساس ارزش اسمی آن به رسمیت شناخته خواهد شد؛

بند ۲- چنانچه یک الزام یا یک قاعده بر اساس ماده ۱۳ از قواعد یکسان APTU هم تراز اعلام شود، ارزیابی‌ها و آزمایش‌هایی که قبل انجام شده بود، تکرار نخواهد شد.

ماده (۶b)

به رسمیت شناختن آزمایش‌های فنی و عملیاتی

کمیته کارشناسان فنی می‌تواند قواعدی را برای گنجاندن در ضمیمه‌ای برای این قواعد یکسان و الزاماتی را برای گنجاندن در یک یا چند دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ نماید که مربوط به مقررات و به رسمیت شناختن متقابل بازرگانی‌های فنی، فایل سوابق تعمیر و نگهداری برای وسایل نقلیه پذیرش شده و آزمایشات عملیاتی از قبیل آزمایشات ترمز قطار باشد.

ماده (۷)

دستورالعمل‌های قابلِ إعمال بر وسایل نقلیه

بند ۱- برای پذیرش شدن جهت تردد در ترافیک بین‌المللی و برقرار ماندن آن، یک وسیله نقلیه باید:

- a) دستورالعمل‌های فنی یکسان و
- b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن تردد، کاربرد داشته باشد، را محقق نماید.

بند ۲- در صورت موجود نبودن دستورالعمل‌های فنی یکسان قابلِ إعمال بر سیستم فرعی، پذیرش فنی، بر مبنای الزامات فنی ملی قابلِ إعمال لازم‌الاجرای- بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU- دولت طرف قراردادی که در آن درخواست برای پذیرش فنی صورت گرفته، انجام خواهد شد.

بند ۳- چنانچه دستورالعمل‌های فنی یکسان، کلیه الزامات اساسی را پوشش نداده باشد یا در صورت وجود "موارد خاص" یا "موضوعات باز"، پذیرش فنی بر اساس موارد ذیل صورت خواهد گرفت:

- a) مفاد موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان،
- b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن تردد، کاربرد داشته باشد،
- c) الزامات فنی ملی قابلِ إعمال لازم‌الاجرا، بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU.

ماده (۷a)

دول

کمیته کارشناسان فنی، دستورالعمل‌ها یا مقررات الزامی برای عدول از مقررات ماده ۷، و دستورالعمل‌ها یا مقررات الزامی برای روش‌های ارزیابی که می‌توان یا باید مورد استفاده قرار داد را اتخاذ خواهد کرد.

ماده (۸)

دستورالعمل‌های قابل إعمال برای زیربنای ریلی

بند ۱- برای تضمین اینکه یک وسیله نقلیه ریلی که بر طبق این قواعد یکسان برای تردد در ترافیک بین‌المللی پذیرش شده، روی آن زیربنای ریلی که قرار است مورد استفاده قرار گیرد با اینمی سیر نموده و با آن مطابقت داشته باشد، این زیربنای ریلی باید:

(a) مفاد موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان،

(b) مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه شامل آن پذیرش شود،
را محقق نماید.

بند ۲- پذیرش زیربنا و نظارت بر تعمیر و نگهداری آن تابع مقررات لازم‌الاجرای کشور طرف قراردادی که زیربنا در آن واقع شده، خواهد بود.

بند ۳- ماده‌های ۷ و ۷a، با إعمال تغییرات لازم، در خصوص زیربنا إعمال خواهد شد.

ماده (۹)

دستورالعمل‌های بهره‌برداری

بند ۱- شرکت‌های حمل و نقل ریلی که از وسایل نقلیه ریلی پذیرش شده برای تردد در ترافیک بین‌المللی بهره‌برداری می‌نمایند باید با دستورالعمل‌های مربوط به بهره‌برداری از یک وسیله نقلیه در ترافیک بین‌المللی، که در دستورالعمل‌های فنی یکسان مشخص شده، مطابقت داشته باشند.

بند ۲- شرکت‌ها و راه آهن‌هایی که در کشوهای طرف قرارداد، زیربنا و سیستم‌های کنترل و اینمی عملیات را که برای بهره‌برداری در ترافیک بین‌المللی در نظر گرفته شده و مناسب می‌باشد، را اداره می‌کنند باید از دستورالعمل‌های فنی مشخص شده در دستورالعمل‌های فنی یکسان پیروی نموده و در احداث و مدیریت آن زیربنا همواره آنها را رعایت کنند.

ماده (۱۰)

درخواست و اعطای گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها و شرایط مربوط به آنها

بند ۱- گواهینامه فنی، به نوعی از ساخت وسیله نقلیه ریلی یا خود وسیله نقلیه ریلی اعطای خواهد شد.

بند ۲- اشخاص و نهادهای ذیل می‌توانند درخواست گواهینامه فنی نمایند:

(a) تولیدکننده

(b) یک شرکت حمل و نقل ریلی

(c) شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه

(d) مالک وسیله نقلیه

(e) مدیر زیربنایی

بند ۳- یک گواهینامه فنی، از جمله اظهارنامه‌های مقتضی را می‌توان از هر نهاد یا مرجع ذیصلاح یکی از دولتهای طرف قرارداد در چارچوب صلاحیت‌های آن نهاد یا مرجع که در ماده ۵ ذکر شده، درخواست نمود.

بند ۴- چنانچه بند ۴ از ماده ۶ بر وسیله نقلیه إعمال شود، متقاضی باید دولتهای طرف قراردادی (یا در صورت لزوم، خطوطی) را که برای آنها گواهینامه‌های فنی، برای سیر آزاد، الزامی است مشخص نماید؛ در این صورت، نهادهای ارزیابی و مقامات ذیصلاح مرتبه برای تسهیل روند برای متقاضی همکاری خواهند نمود.

بند ۵- کلیه هزینه‌های ناشی از روند پذیرش به عهده متقاضی خواهد بود، مگر اینکه بربطق قوانین و دستورالعمل‌های لازمالجرای کشوری که موافقت در آنجا اعطای می‌شود، به نحو دیگری مقرر شده باشد.

بند ۵a- کلیه تصمیمات، ارزیابی‌ها، آزمایش‌ها، و غیره باید به شیوه‌ای صورت گیرد که تبعیض‌آمیز نباشد.

بند ۶- متقاضی، بایستی یک پرونده فنی و یک پرونده تعمیرونگهداری، حاوی اطلاعات مورد نیاز براساس دستورالعمل‌های فنی یکسان را به صورت کامل تهیه نموده و به درخواست خود ضمیمه نماید.

بند ۷- ارزیاب، بایستی هر ارزیابی صورت گرفته را طی یک گزارش ارزیابی که با آن، ارزیابی‌های انجام شده، اثبات شود، با بیان اینکه شیء بر اساس کدام مقررات ارزیابی شده است و اینکه آیا شیء از ارزیابی موفق بیرون آمده یا رد شده است را مستند سازد.

بند ۸- شخصی که درخواست گواهینامه بهره‌برداری از طریق روند تسهیل شده پذیرش فنی (مورد b از بند ۱ از ماده ۴) را دارد بایستی به درخواست خود گواهینامه‌ی نوع طراحی که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۱ تهیه شده و به نحو مقتضی نشان می‌دهد که وسایل نقلیه‌ای که وی برای آنها درخواست گواهینامه بهره‌برداری نموده با آن نوع ساخت مطابق هستند را الصاق نماید.

بند ۹ - گواهینامه فنی اصولاً برای دوره‌ی نامحدود اعطای خواهد شد؛ حیطه این گواهینامه می‌تواند کلی یا محدود باشد.

بند ۱۰ - اگر مقررات مربوط دستورالعمل‌های براساس ماده ۷ که برمبنای آنها، یک نوع از ساخت مورد پذیرش قرار گرفته است، تغییر کرده باشند و اگر هیچ مقررات انتقالی مربوط دیگری را نتوان به کار برد، آنگاه آن کشور طرف قرارداد، که در آن گواهینامه‌ی آن نوع طراحی صادر شده است، پس از مشاوره با دیگر کشورهایی که گواهینامه بطبق ماده ۶ در آنها معتبر است، تصمیم خواهد گرفت که آیا آن گواهینامه می‌تواند همچنان معتبر باشد یا لازم است که تجدید شود. ملاک‌هایی که در مورد یک پذیرش تجدیدشده‌ی نوع ساخت، بایستی بررسی شوند می‌تواند فقط مربوط به مقررات تغییریافته باشد. تجدید پذیرش نوع، بر آن پذیرش‌های بهره‌برداری، که قبل‌آیا براساس انواعی که سابقاً مورد پذیرش بوده، اعطای شده است، تأثیر نخواهد داشت.

بند ۱۱ - در صورت نوسازی یا ارتقاء، نهاد طرف قرارداد یا تولیدکننده، بایستی فایلی را که در آن پروژه شرح داده شده، برای دولت طرف قرارداد مربوط ارسال نماید. دولت طرف قرارداد این پرونده را بررسی نموده و با در نظر گرفتن استراتژی اجرایی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل إعمال ذکر شده، تصمیم خواهد گرفت که آیا دامنه این اقدام، به این معنا است که یک پذیرش جدید برای بهره‌برداری در چارچوب این قواعد یکسان لازم است یا خیر.

یک چنین پذیرش جدیدی برای بهره‌برداری، هر جا که سطح کلی اینمی سیستم فرعی مربوط ممکن است از آن اقدام انجام شده تاثیر منفی پذیرد، الزاماً خواهد بود. چنانچه یک پذیرش جدید ضرروت یابد، دولت طرف قرارداد تصمیم‌گیری خواهد نمود که تا چه اندازه لازم است مقررات موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط، در آن پروژه إعمال گردد.

دولت طرف قرارداد، بایستی حداقل ظرف مدت ۴ ماه پس از آنکه متقاضی فایل کامل را تسلیم می‌کند تصمیم خود را اتخاذ نماید.

زمانی که یک پذیرش جدید ضرروت یابد و چنانچه دستورالعمل‌های فنی یکسان به طور کامل قابل إعمال نباشد، دولت طرف قرارداد بایستی موارد زیر را به دیر کل ابلاغ نماید:

- (a) دلیل اینکه دستورالعمل‌های فنی یکسان به طور کامل قابل إعمال نیست،
 - (b) مشخصه‌های فنی قابل إعمال به جای دستورالعمل‌های فنی یکسان و
 - (c) نهادهای مسئول تامین اطلاعات مورد نیاز تحت قسمت های a و b
- دیرخانه کل بایستی اطلاعات ابلاغ شده را در وب سایت سازمان منتشر نماید.

بند ۱۲- بند ۱۱، با تغییرات لازم، در خصوص گواهینامه نوع طراحی و هر گونه اظهارنامه‌ی مربوط به ساخت یا اجزای ساخت مورد نظر إعمال خواهد شد.

ماده ۱۰۲

قواعد مربوط به لغو یا تعلیق گواهینامه‌های فنی

بند ۱- چنانچه مقام ذیصلاحی از یک دولت طرف قرارداد، به جز مقام ذیصلاحی که پذیرش (اولیه) برای بهره‌برداری را اعطای کرده است، متوجه عدم انطباق شود بایستی آن را با تمامی جزئیات به مقام (اولیه) اعطای‌کننده پذیرش اطلاع دهد؛ چنانچه عدم انطباق به گواهینامه نوع طراحی مربوط شود مرجعی که آنرا صادر نموده نیز باید در جریان قرار گیرد؛

بند ۲- گواهینامه بهره‌برداری را می‌توان لغو نمود:

(a) چنانچه وسیله نقلیه ریلی دیگر با موارد ذیل مطابقت نداشته باشد:

- دستورات مندرج در دستورالعمل‌های فنی یکسان و مقررات ملی قابل إعمال لازم‌الاجرا براساس

ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU

یا

- شرایط خاص پذیرش آن طبق ماده ۷a یا

- دستورالعمل‌های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالاهای خطرناک (RID) یا

(b) چنانچه شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه، دستور مرجع ذیصلاح را برای رفع نقایص در مهلت مقرر اجرا نکند یا

(c) چنانچه قیود و شرایط ناشی از یک پذیرش محدود تحت بند ۱۰ از ماده ۱۰ محقق نشود یا مطابقت نداشته باشد.

بند ۳- فقط مرجعی که گواهینامه نوع طراحی یا گواهینامه بهره‌برداری را اعطای نموده می‌تواند آن را لغو نماید؛

بند ۴- گواهینامه بهره‌برداری در موارد زیر به حالت تعلیق در می‌آید:

(a) چنانچه بررسی‌های فنی، بازرگانی، تعمیر و نگهداری و سرویس وسیله نقلیه ریلی، که در فایل تعمیر و نگهداری در دستورالعمل‌های فنی یکسان مقرر شده، در شرایط خاص یک پذیرش براساس ماده ۷a یا در دستورالعمل‌های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالاهای خطرناک اجرا نشوند (یا چنانچه ضرب العجل‌ها مراعات نشوند)؛

(b) چنانچه در خصوص خسارت شدید وارد به وسیله نقلیه ریلی، دستور مرجع ذیصلاح در مورد معرفی وسیله نقلیه اجرا نگردد؛

c) در صورت عدم انتظام با این قواعد یکسان و دستورات مندرج در دستواعمل‌های فنی یکسان؛

d) چنانچه گواهینامه با مقررات ملی قابلِ إعمال لازم‌الاجرا بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU یا با مقرراتی که بر طبق ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU با آنها همتراز اعلام شده‌اند، مطابقت نداشته باشد؛ آنگاه اعتبار گواهینامه برای دولت یا دولت‌های طرف قرارداد مورد نظر به حالت تعليق در خواهد آمد.

بند ۵ - چنانچه وسیله نقلیه ریلی از بهره‌برداری کنار گذاشته شود گواهینامه بهره‌برداری باطل خواهد شد این کنار گذاشته شدن از بهره‌برداری بایستی به مقام ذیصلاحی که پذیرش برای بهره‌برداری را اعطای نموده، ابلاغ گردد؛

بند ۶ - بند‌های ۱ تا ۴، با إعمال تغییرات لازم، در مورد گواهینامه نوع طراحی هم إعمال خواهد شد.

ماده (۱۰b)

قواعد مربوط به ارزیابی و روال‌ها

بند ۱ - کمیته کارشناسان فنی، صلاحیت اتخاذ مقررات الزامی بیشتر، برای ارزیابی‌ها و قواعد مربوط به روند پذیرش فنی را دارد.

بند ۲ - افرون بر مقرراتی که کمیته کارشناسان فنی بر طبق بند یک اتخاذ می‌کنند، دولت‌های طرف قرارداد یا سازمان‌های منطقه‌ای می‌توانند مقرراتی را برای روندهای الزامی مشروح غیرتبعیض‌آمیز درخصوص ارزیابی‌ها و الزامات مربوط به اظهارنامه‌ها اتخاذ نموده یا آنها را حفظ کنند، اما این مقررات باید با مقررات اتخاذ شده کمیته کارشناسان فنی منافاتی داشته باشد. این مقررات بایستی به دیرکل ابلاغ شود تا وی به کمیسیون کارشناسان فنی اطلاع دهد و این سازمان، مقررات مذبور را منتشر نماید.

ماده (۱۱)

گواهینامه‌های فنی و اظهارنامه‌ها

بند ۱ - پذیرش یک نمونه از ساخت و پذیرش برای بهره‌برداری بایستی با اسناد جداگانه‌ای که «گواهینامه نوع طراحی» و «گواهینامه بهره‌برداری» نامیده می‌شود اثبات گردد؛

بند ۲ - گواهینامه نوع طراحی بایستی:

a) طراح و تولیدکننده‌ی آن نوع ساخت از وسیله نقلیه ریلی را ذکر نماید؛

b) به پیوست خود، فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری را داشته باشد؛

c) در صورت اقتضا، شرایط و محدودیت‌های خاص بهره‌برداری برای این نوع ساخت یک وسیله نقلیه ریلی و آن دسته وسایل نقلیه ریلی که با این نوع ساخت منطبق هستند را مشخص نماید؛

- (d) به پیوست خود، گزارش یا گزارشات ارزیابی را داشته باشد؛
- (e) در صورت اقتضا، تمام اظهارنامه‌های (مطابقت و تایید)^{۳۹} صادره مرتبط را ذکر نماید؛
- f- مقام ذیصلاح صادر کننده گواهینامه و تاریخ صدور را ذکر نموده و حاوی امضای آن مقام باشد؛
- g- در صورت اقتضا، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.

بند ۳ - گواهینامه بهره‌برداری بایستی:

- (a) حاوی تمام اطلاعات مندرج در بند ۲ باشد، و
- (b) حاوی کد یا کدهای شناسایی وسیله نقلیه یا وسائل نقلیه تحت پوشش این گواهینامه باشد؛
- (c) حاوی اطلاعات درخصوص شخصی باشد که در روز صدور گواهینامه، وسیله یا وسائل نقلیه را در اختیار دارد؛
- (d) در صورت اقتضا، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.

بند ۴ - گواهینامه بهره‌برداری، می‌تواند گروهی از وسائل نقلیه مجزا ولی از یک نوع مشابه را پوشش دهد، که در هر مورد، اطلاعات مورد نیاز براساس بند ۳، بایستی برای هریک از وسائل نقلیه این گروه به روشنی مشخص شود و فایل فنی بایستی حاوی لیستی با اسناد قابل شناسایی درخصوص آزمایش‌های انجام شده بر روی هر وسیله نقلیه باشد.

بند ۵ - فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری بایستی حاوی اطلاعاتی باشد که براساس مفاد دستورالعمل‌های یکسان تهیه شده است.

بند ۶ - گواهینامه‌ها بایستی به یکی از زبانهای کاری بر طبق بند ۶ از ماده ۱ کنوانسیون چاپ گردد.

بند ۷ - گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها بایستی برای متقاضی صادر گردد.

بند ۸ - گواهی بهره‌برداری مربوط به شیء است. وقتی وسیله نقلیه در حال بهره‌برداری است دارنده گواهی نامه بهره‌برداری (مشتمل بر فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری)، چنانچه خود وی شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه نباشد، بایستی بلافاصله آن را همراه با فایل سوابق تعمیر و نگهداری به شخص در اختیاردارنده کنونی تحويل دهد و کلیه دستورات مشروح (اضافی) برای بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری که هنوز در اختیار دارد را در اختیار وی بگذارد.

بند ۹ - بند شماره ۸ با تغییرات لازم، در خصوص وسائل نقلیه ریلی و تجهیزات ریلی که بر طبق ماده ۱۹ پذیرش شده-اند نیز إعمال خواهد شد که بر آن اساس، اسناد مورد بحث، عبارت خواهد بود از سند تصویب و هرگونه سند دیگری که به صورت کامل یا جزئی حاوی هرگونه اطلاعاتی نظیر چیزهایی باشد که در الزامات فایل فنی، فایل تعمیر و نگهداری و فایل سوابق تعمیر و نگهداری، گنجانده شده است.

³⁹ - Declarations (of conformity and verification)

ماده (۱۲)

فرمت‌های یکسان

بند ۱- این سازمان، فرمت یکسان گواهینامه‌های مندرج در ماده ۱۱، فرمت یکسان اظهارنامه‌هایی که بر اساس

بند ۲ از ماده ۴ درخصوص آنها تصمیم گیری می‌شود و فرمت یکسان گزارش ارزیابی بر طبق بند ۷ از ماده ۱۰

را مقرر می‌دارد.

بند ۲- کمیته کارشناسان فنی، فرمت این اسناد را تهیه و اتخاذ خواهد نمود.

بند ۳- کمیته کارشناسان فنی ممکن است تصمیم بگیرد که اجازه دهد تهیه گواهینامه‌ها و اظهارنامه‌ها را بر

اساس فرمت مشخص دیگری غیر از آنچه در این قواعد یکسان مقرر شده است صورت گیرد، اما شامل

اطلاعات مورد نیاز بر اساس ماده ۱۱ باشد تا به عنوان جایگزین‌های هم‌تراز به رسمیت شناخته شود.

ماده (۱۳)

دفاتر ثبت

ماده ۱- لازم است تا دفتر ثبت، در قالب بانک اطلاعاتی الکترونیکی، حاوی اطلاعاتی درباره وسائل نقلیه

ریلی که برای آنها گواهینامه بهره‌برداری صادر شده است، و نیز حاوی اطلاعاتی درباره انواع ساختهایی که

برای آنها گواهینامه نوع طراحی صادر شده است تحت مسئولیت این سازمان ایجاد و بهروزآوری شود. در این

دفتر ثبت، بایستی وسائل نقلیه ریلی‌ای که بر طبق ماده ۱۹ پذیرش شده‌اند هم ثبت گردند؛ این دفتر ثبت ممکن

است حاوی وسائل نقلیه ریلی‌ای هم باشد که صرفاً برای ترافیک ملی پذیرش شده‌اند.

بند ۲- بانک اطلاعاتی همچنین بایستی دفتر ثبتی نیز داشته باشد که حاوی اطلاعاتی درباره نهادها و مقامات

ذیصلاحی باشد که صلاحیت طبق ماده ۵ به آنها اعطا گردیده و نیز حاوی اطلاعاتی درباره بازرسانی باشد که بر

طبق بند ۲ از ماده ۱۵ تاییدشده یا به رسمیت شناخته شده‌اند.

بند ۳- کمیته کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم بگیرد که داده‌های دیگری را نیز جهت استفاده در عملیات

ریلی، در این بانک اطلاعاتی وارد نماید نظیر اطلاعاتی درباره اظهارنامه‌ها، بازرگانی و تعمیر و نگهداری

وسائل نقلیه‌ی پذیرش شده (از جمله بازرگانی مورد نظر بعدی)، اطلاعاتی درباره سوانح و حوادث و دفاتر ثبتی

درخصوص کدگذاری وسائل نقلیه، محل‌ها، شرکت‌های حمل و نقل ریلی، در اختیاردارندگان وسائل نقلیه،

مدیران زیر بنایی، کارگاه‌ها، تولیدکنندگان، نهادهای مسؤول تعمیر و نگهداری وغیره.

بند ۴- کمیته کارشناسان فنی، ساخت فنی و عملیاتی این بانک اطلاعاتی، و نیز داده‌های لازم، تاریخ و نحوه

تمامین داده‌ها، چگونگی حق دسترسی و سایر مقررات سازمانی و اداری، از جمله اینکه کدام ساختار پایگاه

داده‌ها بایستی مورد استفاده قرار گیرد را مشخص خواهد نمود. در تمامی موارد: تغییر شخص در اختیاردارنده

وسیله نقلیه، تغییرِ نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، کنار گذاشته شدن از عملیات، به حرکت در نیامدن رسمی، تعلیق و لغو گواهینامه‌ها، اظهارنامه‌ها یا سایر شواهد و تغییراتِ صورت گرفته روی یک وسیله نقلیه که بر خلاف نمونه‌ی ساختِ پذیرفته شده، باشد، موارد بایستی بلافاصله به دیر کل اعلام شود.

بند ۵ - در هنگام به اجرا در آوردن این ماده، کمیته کارشناسان فنی، تشکیل دفتر ثبت را با دولت‌های طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای مورد ملاحظه قرار خواهد داد به نحوی که از حجم بار اضافی طرف‌های دخیل، نظری سازمان‌های منطقه‌ای، دولت‌های طرف قرارداد، مقامات ذیصلاح و صنایع بکاهند. همچنین به منظور به حداقل رساندن هزینه‌های این سازمان و داشتن سیستم‌های ثبت یکسان، کلیه طرف‌های دخیل، طرح‌ها و توسعه بخش‌های ثبتی خود در محدوده این قواعد یکسان را با این سازمان هماهنگ خواهند نمود.

بند ۶ - داده‌های ثبت شده در بانک اطلاعاتی به عنوان سند اولیه مؤید پذیرش فنی یک وسیله نقلیه ریلی محسوب خواهد شد.

بند ۷ - کمیته کارشناسان فنی می‌تواند در مورد اینکه بخشی از یا کل هزینه‌های ایجاد و دایربودن بانک اطلاعاتی توسط کاربران آن تامین شود تصمیم‌گیری نماید؛ تهیه داده برای بانک اطلاعاتی و اصلاح داده‌ها رایگان خواهد بود. حال آنکه اطلاعات مشاوره‌ای ممکن است مشروط به پرداخت هزینه باشد.

ماده (۱۴)

مندرجات و علائم

بند ۱ - وسائل نقلیه ریلی که برای بهره‌برداری پذیرش شده‌اند بایستی دارای

a) علامتی باشند که آشکارا ثابت نماید آنها برای عملیات در ترافیک بین‌المللی بربطی این قواعد یکسان پذیرش شده‌اند،

b) سایر نکات و علایمی باشند که در دستورالعمل‌های فنی یکسان مقرر شده‌اند از جمله کد شناسایی اختصاصی (شماره وسیله نقلیه).

مرجع ذیصلاح صادر کنندهٔ مجوز بهره‌برداری، موظف است از تخصیص یک کد شناسایی القابی به هر وسیله نقلیه مطمئن گردد. این کد که بایستی دربردارنده کد کشور (اولین) دولت پذیرش دهنده به وسیله نقلیه باشد، باید روی هر وسیله نقلیه درج گردد و در بخش ثبت ملی وسائل نقلیه آن دولت طبق الزام ماده ۱۳ وارد شود.

بند ۲ - کمیته کارشناسان فنی، بایستی علامت پیش‌بینی شده در قسمت a از بند ۱ و همچنین مدت زمان‌های عبوری را تعیین نماید که طی آنها، وسائل نقلیه ریلی پذیرفته شده برای سیر در ترافیک بین‌المللی می‌توانند دارای مندرجات و علایمی خلاف آنچه که در بند ۱ مقرر شده، باشند.

ماده (۱۵)

تعمیر و نگهداری

بند ۱ - وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی باید در وضعیت تعمیر و نگهداری خوبی باشند به نحوی که با مقررات مشخص شده در دستورالعمل‌های فنی یکسان مطابقت داشته و به طور مستمر واجد شرایط آنها باشند و نیز شرایط آنها به هیچ وجه اینمی عملیات را به مخاطره نیانداخته و سیر یا استفاده از آنها در ترافیک بین‌المللی، به زیرینا، محیط زیست یا سلامت عمومی آسیب نرساند. بدین منظور، وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی باید در دسترس بوده و طبق آنچه که در سند تعمیر و نگهداری پیوست شده به گواهینامه بهره‌برداری، در دستورالعمل‌های فنی یکسان، و در شرایط خاص پذیرش وسیله نقلیه (طبق ماده ۷۸)، و هچنین در مقررات مندرج در مقررات حمل کالاهای خطرناک، قید گردیده تحت سرویس، بازرگانی و تعمیر و نگهداری قرار گیرند.

بند ۲ - برای هر وسیله نقلیه ریلی، قبل از پذیرش آن برای بهره‌برداری یا استفاده در شبکه، بایستی یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM) وجود داشته باشد و این نهاد بایستی در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده ۱۳ ثبت گردد. نهاد مسئول تعمیر و نگهداری می‌تواند یک شرکت بهره‌بردار ریلی، یک مدیر زیربنایی یا یک شخص در اختیاردارنده وسیله نقلیه باشد. این نهاد بایستی از طریق یک سیستم تعمیر و نگهداری مطمئن گردد که وسایل نقلیه‌ای که آن نهاد، مسئول تعمیر و نگهداری آنهاست از وضعیت اینمی برای تردد برخوردارند. نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، یا خود تعمیر و نگهداری را انجام می‌دهد یا پیمانکاری آن را به کارگاه‌های تعمیر و نگهداری خواهد سپرد.

نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک واگن باری باید دارای گواهینامه معتبری باشد و یک بازرس خارج از مجموعه که در یکی از کشورهای طرف قرارداد مورد تایید قرار گرفته یا به رسمیت شناخته شده باشد آن را صادر نموده باشد.

کمیته کارشناسان فنی، قواعد مشروح بیشتری در خصوص تایید و بازرگانی نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، همچنین در خصوص بازرسان مورد تایید/رسمی، تایید/ به رسمیت شناختن آنها و همچنین گواهینامه‌های بازرگانی و تایید، اتخاذ خواهد نمود. این قواعد بایستی مشخص کنند که آیا آنها با معیارهای مربوط به سیستم گواهی نهاد مسئول تعمیر و نگهداری اتخاذ شده در جامعه اروپا یا در دولت‌های مجری قوانین جامعه اروپا به دلیل موافقنامه‌های بین‌المللی منعقده با جامعه اروپا، هم‌تراز هستند یا خیر.

این قواعد، که همچنین شامل قواعدی برای لغو یا تعليق گواهینامه‌ها و جوازها خواهد بود، بایستی در ضمیمه این قواعد یکسان - که ضمیمه مزبور بخش لاینکی از این قواعد یکسان را تشکیل می‌دهد - تعریف شوند.

بند ۳ - یک شرکت بهره‌بردار ریلی، مسئول بهره‌برداری این از قطارهای خویش است و بایستی تضمین نماید که وسایل نقلیه مورد بهره‌برداری به نحو مناسبی تعمیر و نگهداری می‌شوند. از این‌رو، نهاد مسئول تعمیر و

نگهداری باید تضمین نماید که اطلاعات موثق در خصوص داده‌ها و روندهای تعمیر و نگهداری در اختیار شرکت بهره‌بردار ریلی قرار گیرد و شرکت بهره‌بردار ریلی باید در موعد مقرر، برای نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، اطلاعات و داده‌های مربوط به بهره‌برداری خود از وسیله نقلیه و دیگر تجهیزات ریلی را - که نهاد مسئول تعمیر و نگهداری در قبال آنها مسئول است - در اختیار شرکت بهره‌بردار ریلی قرار دهد. در هر دو صورت، اطلاعات و داده‌های مورد نظر باستی در ضمیمه ذکر شده در بند ۲ مشخص گردد.

بند ۴- نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه‌ی پذیرش شده، پرونده سوابق تعمیر و نگهداری آن وسیله نقلیه را حفظ و به روزآوری خواهد کرد. این فایل باستی برای بازرگانی در اختیار مقام ملی ذیصلاح قرار گیرد.

بند ۵- کمیته کارشناسان فنی می‌تواند رهنمودها یا مقرراتی در خصوص جواز و نظارت بر کارگاه‌های تعمیر و نگهداری و به رسمیت شناختن متقابل گواهینامه‌ها و نظارت‌ها اتخاذ نماید. مقررات مربوط به این پاراگراف، باستی بصورت ضمیمه این قواعد یکسان - که ضمیمه مزبور بخش لاینکی از این قواعد یکسان را تشکیل می‌دهد - تعریف شوند و در سایت این سازمان منتشر گرددند.

ماده ۱۶)

سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی

بند ۱- در صورتیکه به وسائل نقلیه ریلی سانحه، حادثه یا آسیب جدی وارد شود، کل طرف‌های دخیل (اعم از مدیران زیربنایی، دراختیاردارندگان، نهادهای مسئول تعمیر و نگهداری، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی مربوط و سایر اشخاص ممکن) موظف خواهد بود که:

- (a) کلیه تدابیر ضروری جهت تضمین ایمنی ترافیک ریلی، حفظ محیط زیست و بهداشت عمومی را اتخاذ نموده، و
- (b) علل سانحه، حادثه یا آسیب جدی را تدوین نمایند.

بند ۱a- تدابیر اتخاذشده بر طبق بند ۱ باید هماهنگ باشد. این هماهنگی به عهده مدیر زیربنایی است مگر اینکه در مقررات لازم‌الاجرای دولت مورد بحث، به نحو دیگری مقرر شده باشد. افزون بر وظیفه تحقیقات که بر عهده طرف‌های دخیل است، دولت طرف قرارداد می‌تواند الزام نماید که یک تحقیق مستقل انجام گیرد.

بند ۲- یک وسیله نقلیه درصورتی شدیداً آسیبدیده محسوب خواهد شد که نتوان آن را با عملیات ساده، تعمیر نمودتا بتواند به قطار متصل شده و روی چرخ‌های خود - بدون اینکه خط‌گذاری عملیات را تهدید کند - سیر نماید. چنانچه تعمیر در کمتر از هفتاد و دو ساعت انجام شود یا چنانچه هزینه در مجموع کمتر از ۱۸ میلیون SDR (حق برداشت مخصوص) باشد، آسیب، به عنوان آسیب شدید محسوب نخواهد شد.

بند ۳- سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی بایستی فوراً به مقام یا نهادی که وسیله نقلیه را برای سیر، پذیرش نموده است اعلام گردد. این مقام یا نهاد می‌تواند الزام نماید که وسیله نقلیه‌ی آسیب‌دیده- و احتمالاً قبله تعمیر شده- تحويل شود تا اعتبار پذیرش اعطاشده برای بهره‌برداری مورد بررسی قرار گیرد. در صورت اقتضا، روال اعطای پذیرش برای بهره‌برداری باید تکرار شود.

بند ۴- کشورهای طرف قرارداد بایستی سوابق را نگهداری نموده، گزارش‌های تحقیقات، مشتمل بر یافته‌ها و توصیه‌هایشان را منتشر نموده، به مرجع صدور موافقت با گواهینامه و نیز به این سازمان، دلایل سوانح، حوادث و آسیب‌های شدید در ترافیک بین‌المللی که در قلمرو آنها رخ داده را اطلاع دهنند. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند دلایل سوانح شدید، حوادث و آسیب‌های جدی پیش‌آمده در ترافیک بین‌المللی را با هدف محتمل توسعه دستورالعمل‌های بهره‌برداری و ساخت وسایل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی که در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده، بررسی نماید، و چنانچه لازم باشد، می‌تواند تصمیم بگیرد که دولت‌های عضو را موظف نماید ظرف یک دوره کوتاه‌مدت، گواهینامه‌های بهره‌برداری، گواهینامه‌های نوع طراحی یا اظهارنامه‌های صادرشده مرتبط را به حال تعليق در آورند.

بند ۵- کمیته کارشناسان فنی می‌تواند قواعد الزامی بیشتری درباره تحقیقات سوانح شدید، حوادث و آسیب‌های جدی و نیز الزاماتی درباره نهادهای تحقیقاتی دولت مستقل و همچنین شکل و محتوای گزارش‌ها تهیه و اتخاذ نماید. همچنین این کمیته می‌تواند مقادیر/اعداد پیش‌بینی شده در بند ۲ و مورد ff از ماده ۲ را تغییر دهد.

(۱۷) ماده ۵

متوقف نمودن و عدم پذیرش وسایل نقلیه

بند ۱- چنانچه این قواعد یکسان، دستورات موجود در دستورالعمل‌های فنی یکسان، شرایط خاص پذیرش تعیین شده توسط مقام پذیرش (چنانچه هرگونه شرطی وجود داشته باشد)، و همچنین دستورالعمل‌های ساخت و بهره‌برداری موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک رعایت شده باشند، یک مرجع ذیصلاح، یک شرکت حمل و نقل ریلی دیگر یا یک مدیر زیربنایی نمی‌توانند وسایل نقلیه ریلی را پذیرش نموده یا آنها را متوقف نمایند تا مانع از حرکت آنها روی زیربنای ریلی هماهنگ با آن، شوند.

بند ۲- حق یک مقام ذیصلاح برای بازرگانی یا متوقف نمودن یک وسیله نقلیه، تحت تاثیر قرار نخواهد گرفت چنانچه ظن بر عدم مطابقت با موارد گفته شده در بند ۱ وجود داشته باشد؛ با اینحال، بررسی برای حصول اطمینان بایستی در اسرع وقت، و در هر موردی، ظرف مدت زمان ۲۴ ساعت صورت گیرد.

بند ۳- با این وجود، چنانچه یک دولت طرف قرارداد، یک گواهینامه را ظرف مدت محدود مقرر شده بر اساس بند ۷ از ماده ۵ و بند ۴ از ماده ۱۶، به حال تعلیق در نیاورد یا بازپس نگیرد، سایر دولتهای طرف قرارداد حق خواهند بود که وسیله نقلیه یا وسایل نقلیه مورد بحث را پذیرند یا مانع از حرکت آنها شوند.

ماده (۱۸)

عدم مطابقت با دستورالعمل‌ها

بند ۱- پیرو بند ۲ و قسمت ۲ از بند ۴ از ماده ۱۰a، پیامدهای حقوقی ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل‌های فنی یکسان، نبودن، تابع مقررات لازم‌الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که مرجع ذیصلاح آن دولت، اولین پذیرش برای بهره‌برداری را اعطای نموده است.

بند ۲- پیامدهای مدنی و کیفری ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل‌های فنی یکسان، نبودن، تا جایی که به زیربنا مربوط باشد، تابع مقررات لازم‌الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که محل کار مدیر زیربنایی در آنجا قرار دارد.

ماده (۱۹)

مفad موقتی

بند ۱- بند ۱ از ماده ۳، بر وسایل نقلیه موجود، نوسازی‌سازی شده و ارتقا‌یافته إعمال خواهد شد. برای وسایل نقلیه‌ای که برای ترافیک بین‌المللی، تحت مقررات RIV و RIC یا سایر موافقنامه‌های بین‌المللی لازم، تایید و بر آن اساس علامتگذاری شده‌اند، مفاد موقت در این ماده مقرر می‌گردد.

بند ۲- در تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قواعد یکسان، وسایل نقلیه موجود که با علامت RIV و RIC علامت‌گذاری شده‌اند و این علامت بمنزله اثبات مطابقت کنونی این وسایل نقلیه با مقررات فنی موافقنامه RIV ۲۰۰۰ (نسخه تجدیدنظر شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۴) یا موافقنامه RIC می‌باشد، مجاز به بهره‌برداری در شبکه‌های دولتهای طرف قرارداد خواهند بود و این بر اساس سازگاری آنها با زیربنای‌های ریلی آنها (با توجه به علائم روی واگن) می‌باشد که بر اساس آن، وسیله نقلیه از سوی یکی از دولتهای طرف قرارداد، پذیرفته شده محسوب می‌شود.

بند ۲a- وسایل نقلیه موجود که قادر علامت RIV یا RIC هستند اما طبق موافقنامه‌های دوچاره یا چندجانبه بین دولتهای طرف قرارداد-که به این سازمان ابلاغ شده - علامتگذاری و پذیرش شده‌اند نیز مجاز به عملیات در شبکه‌های ریلی تحت پوشش آن موافقنامه خواهند بود.

بند ۳- پذیرش‌های موقت بر طبق بند‌های ۲ و ۲۸، تا زمانی که پذیرش جدیدی طبق بند ۱۱ از ماده ۱۰ برای وسیله نقلیه ضرورت یابد، معتبر خواهد بود.

بند ۴- درج RIV یا علامت دیگری روی وسیله نقلیه که کمیته کارشناسان فنی آن را پذیرفته است، همچنین داده‌های ذخیره شده در پایگاه داده‌هایی که در ماده ۱۳ ذکر شد به عنوان دلایل کافی تصویب محسوب خواهد شد. هر تغییر غیر مجازی در این علائم، به عنوان تقلب محسوب شده و طبق قوانین ملی قابل تعقیب خواهد بود.

بند ۵- علیرغم این مفاد موقت، وسیله نقلیه و مستندات آن باستی با مقررات لازم‌الاجرای دستورالعمل‌های فنی یکسان در خصوص علامت گذاری و تعمیر و نگهداری مطابقت داشته باشد؛ ضمن آنکه هرجا کاربرد داشته باشد، مطابقت با مقررات لازم‌الاجرای حمل کالاهای خطرناک نیز باید تضمین گردد. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم‌گیری نماید که مقررات این‌منی مندرج در دستورالعمل‌های فنی یکسان، باید در مهلتی مشخص، و علیرغم هر گونه مفاد موقت، رعایت شود.

بند ۶- به وسائل نقلیه موجود که در محدوده بند‌های ۲ و ۲۸، نمی‌گنجند، می‌توان بر اساس درخواست متقاضی از مقام ذیصلاح، پذیرش بهره‌برداری داد. مقام ذیصلاح می‌تواند قبل از اعطای یک پذیرش تکمیلی برای بهره‌برداری، از متقاضی، درخواست اطلاعات فنی بیشتر، تحلیل خطر و یا آزمایش‌های وسیله نقلیه را بنماید. با این حال، مقام ذیصلاح باستی به‌طور کامل جدول هم‌ترازی ذکر شده در ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU را لحاظ نماید.

بند ۷- کمیته کارشناسان فنی می‌تواند مفاد موقت دیگری اتخاذ نماید.

ماده (۲۰)

اختلافات

چنانچه اختلافات مربوط به پذیرش فنی وسائل نقلیه ریلی و دیگر تجهیزات ریلی مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین‌المللی، از طریق مذاکره مستقیم بین طرف‌های دخیل به هیچ وجه حل و فصل نشود، کمیته کارشناسان فنی می‌تواند به آن رسیدگی نماید. چنین اختلافاتی را می‌توان بر طبق روال مشخص شده در عنوان ۵ از کنوانسیون به دیوان داوری نیز تسلیم نمود.

کاربرد کوتیف و پیوست های آن در کشورهای عضو

