



د افغانستان اسلامي جمهوریت

د عدلي وزارت

رسمي جریده

فوق العاده کڼه

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن کتيف ۱۹۹۹ (COTIF)

تاریخ نشر: (۵) حمل سال ۱۳۹۸ هـ.ش

نمیر مسلسل: (۱۳۴۰)

فرمان

رئيس جمهوری اسلامی افغانستان در مورد توشیح

کنوانسیون حمل و نقل بين المللی خط آهن (COTIF)

شماره: (۲۸۸)

تاریخ: ۱۳۹۷/۵/۲۷

ماده اول:

۱ - به تاسی از حکم جزء ۱۶ ماده شصت و چهارم قانون اساسی ، کنوانسیون حمل و نقل بين المللی خط آهن (COTIF) را به اساس مصوبه شماره (را به اساس مصوبه شماره (۳۱۴) مؤرخ ۱۳۹۷/۴/۱۸ ولسی جرگه و مصوبه شماره)جرگه و مصوبه شماره(۳۱۷) مؤرخ ۱۳۹۷/۴/۳۰ مشرانو جرگه شورای ملی به داخل یک مقدمه ، هفت عنوان، یک پروتوکول و هفت ضمیمه تصدیق گردیده است ، توشیح میدارم.

ماده دوم:

این فرمان از تاریخ توشیح نافذ و همراه با مصوبات مجلسین شورای ملی و متن کنوانسیون متذکره در جریده رسمی نشر گردد.

محمد اشرف غنی

رئيس جمهوری اسلامی افغانستان

دولت جمهوری افغانستان

شورای ملی ولسی جرگه تصدیق

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن

شماره: (۳۱۴)

تاریخ: ۱۳۹۷/۴/۱۸

ولسی جرگه به تاسی از حکم فقره (۵) ماده (۹۰) قانون اساسی افغانستان ، در جلسه عمومی روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۷/۴/۱۸ کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن را به داخل یک مقدمه هفت عنوان یک پروتوکول و هفت ضمیمه با اکثریت آرای اعضای حاضر در مجلس تصدیق نمود.

الحاج عبدالرؤف ابراهیمی

رئیس ولسی جرگه

دولت جمهوری اسلامی افغانستان

شورای ملی مشرانو جرگه

مصوبه در مورد کنوانسیون حمل و نقل بین المللی

خط آهن (COTIF ۱۹۹۹)

شماره: (۳۱۷)

تاریخ: ۱۳۹۷/۴/۳۰

به تاسی از حکم ماده نودم قانون اساسی افغانستان مشرانو جرگه در جلسه فوق العاده عمومی روز شنبه
مؤرخ ۳۰ سرطان ۱۳۹۷، کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF ۱۹۹۹) را به داخل یک
مقدمه هفت عنوان یک پروتوکول و هفت ضمیمه را به اکثریت آراء تصدیق نمود.

فضل عادی مسلمیار

رئیس مشرانو جرگه

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن کتیف ۱۹۹۹ COTIF

این نسخه ، حاوی اصلاحات پروتوکول ویلنیوس ، که از ۲۰۰۶/۷/۱ لازم الاجراء می باشد، نیز اصلاحات ماده های ۹ و ۲۷ کنوانسیون و همچنین اصلاحات ضمیمه های (CIM) B ، (CUI) E ، F (APTU) و (ATMF)G که توسط کمیته تجدید نظر در بیست و چهارمین نشست آن تصویب شده و نیز اصلاحات ضمیمه C (RID) کنوانسیون که توسط کمیته کارشناسی کالا های خطرناک در چهل و هفتمین و چهل و هشتمین نشست اش اتخاذ شده ، می باشد .

پروتوکول مؤرخ سوم جون ۱۹۹۹ اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (کتیف COTIF) تدوین شده در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ پروتوکول ۱۹۹۹

در اجرای ماده ۶ و بند ۲ از ماده ۱۹ کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن که در تاریخ (۹ می ۱۹۸۰) در برن به امضاء رسید و از این پس کتیف ۱۹۸۰ نامیده می شود ، پنجمین مجمع عمومی سازمان بین الدولی حمل و نقل بین المللی خط آهن از تاریخ ۲۶ می تا ۳ جون ۱۹۹۹ در شهر ویلنیوس (Vilnius) ، برگزار گردید .

- با اعتقاد به ضرورت و سودمندی یک سازمان بین الدولی که تا حدالامکان به تمامی جنبه های حمل و نقل بین المللی خط آهن در سطح دولت ها می پردازد ،

__ نظر به اینکه به این منظور ، با توجه به اجرای کتیف ۱۹۸۰ توسط ۳۹ کشور اروپایی ، آسیایی ، آفریقایی و نیز شرکت های بهره برداری خط آهن موجود در این کشورها ، آتیف مناسب ترین سازمان است ،

- نظر به ضرورت توسعه کتیف ۱۹۸۰ ، به ویژه قواعد یکسانی در ارتباط قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و قواعد یکسانی در ارتباط به قرار داد انتقالات کالا توسط خط آهن (COTIF) ، جهت مطابقت آن با نیاز های جدید حمل و نقل بین المللی خط آهن ،

- با توجه به اینکه ایمنی در طول دوره حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین المللی خط آهن ، مستلزم تبدیل مقررات RID به یک سیستم حقوق عمومی است که اجرای آن ، دیگر وابسته به عقد یک قرارداد حمل و نقل تابع قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) نباشد ،

__ نظر به این تغییرات سیاسی ، اقتصادی و قضائی حاصله در بسیاری از کشورهای عضو ، از زمان امضای کنوانسیون در تاریخ ۹ می ۱۹۸۰ تا کنون ، بایستی انگیزه های تدوین و توسعه دستورالعمل های یکسانی باشد که سایر حوزه های حقوقی مهم در ترافیک بین المللی خط آهن را در برگیرد ،

__ نظر به این که دولت ها در عین لحاظ نمودن منافع عمومی خاص ، می بایست تدابیر مؤثرتری برای حذف موانع موجود در عبور مرزی در ترافیک بین المللی خط آهن اتخاذ نمایند ،

و نظر به اینکه در راستای منافع حمل و نقل بین المللی خط آهن ، به روزآوری کنوانسیون ها و موافقتنامه های چند جانبه بین المللی موجود در زمینه راه آهن و در صورت مقتضی گنجاندن آنها در کنوانسیون حائز اهمیت می باشد، مجمع عمومی به قرار زیر تصمیم گیری نموده است:

نسخه جدید کنوانسیون

ماده اول :

گتيف ۱۹۸۰، بر طبق نسخه ای که در ضمیمه آمده و بخش لاینفکی از این پروتوکول را تشکیل می دهد بایستی اصلاح گردد .

سکرتریت حافظ اسناد مؤقت

ماده دوم:

۱- وظایف دولت حافظ اسناد، که در ماده های ۲۲ تا ۲۶ گتيف ۱۹۸۰ پیش بینی شده ، از تاریخ شروع امضای این پروتوکول تا زمان لازم الاجراء شدن آن، توسط سازمان اُتيف که به عنوان سکرتریت حافظ اسناد مؤقت نامیده خواهد شد، انجام خواهد شد.

۲- سکرتریت حافظ اسناد مؤقت ، موارد زیر را به اطلاع کشورهای عضو خواهد رساند :

الف – امضاء های این پروتوکول و به ودیعه نهادن اسنادن تائید پذیرش تصویب یا الحاق ،

ب – تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتوکول در اجرای ماده ۴ آن، و نیز سایر وظایف سکرتریت حافظ اسناد مؤقت را، به نحوی که در بخش هفتم کنوانسیون ویانا (Vienna) مؤرخ ۲۳ می ۱۹۶۹ در خصوص حقوق معاهدات آمده، انجام خواهد داد.

امضاء، تأیید، تصویب، پذیرش، تصویب و الحاق

ماده سوم:

۱- این پروتوکول تا تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۹۹ جهت امضای دولت های عضو بار خواهد بود . امضاء در برن (Berne) در حضور سکرتریت حافظ اسناد مؤقت صورت خواهد گرفت .

۲ – طبق بند ۱ از ماده ۲۰ گتيف ۱۹۸۰ ، این پروتوکول بایستی در اسرع وقت توسط سکرتریت حافظ اسناد مؤقت ارائه گردد .

۳ - کشور های عضو که این پروتوکول را در طی مهلت پیش بینی شده در بند ۱ امضاء نکرده اند و نیز کشورهایی که تقاضای الحاق آنها به کتیف ۱۹۸۰ قانوناً طبق بند ۲ از ماده ۲۳، پذیرفته شده است، می توانند پیش از لازم الاجراء شدن پروتوکول و با به ودیعه نهادن سند الحاق نزد سکرتریت حافظ اسناد مؤقت، به آن بپیوندند .

۴ - الحاق یک کشور به کتیف ۱۹۸۰ طبق ماده ۲۳ آن ، که درخواست پیوستن آن از زمان باز شدن این پروتوکول برای امضاء تا لازم الاجراء شدن آن ارسال شده باشد، هم به عنوان درخواست پیوستن به کتیف ۱۹۸۰ و هم به عنوان درخواست پیوستن به نسخه جدید کنوانسیون که در ضمیمه این پروتوکول آمده است، در نظر گرفته خواهد شد.

لازم الاجراء شدن

ماده چهارم:

۱ - این پروتوکول در نخستین روز سومین ماه پس از آنکه سکرتریت حافظ اسناد مؤقت، به ودیعه نهاده شدن سندی که با آن شرایط اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰ از کتیف ۱۹۸۰ محقق گشته را به کشورهای عضو ابلاغ نمود، لازم الاجراء خواهد گردید(به عبارت دیگر روز اول سومین ماه پس از ابلاغ) کشورهای که به هنگام اخذ تصمیمات پنجمین مجمع عمومی و نیز هنگامی که شرایط لازم الاجراء شدن این پروتوکول محقق گردید جزء کشورهای عضو بودند بر اساس بند ۲ از ماده ۲۰ همچنان به عنوان کشورهای عضو تلقی خواهند شد.

۲ - با این وجود ، ماده ۳ از لحظه ای که این پروتوکول برای امضاء باز می شود قابل اجراء خواهد بود .

اظهارنامه ها و حق شرط ها

ماده پنجم:

اظهارنامه ها و حق شرط هایی که در بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون نسخه ای موجود در ضمیمه این پروتوکول پیش بینی شده است را می توان در هر زمانی، حتی قبل از لازم الاجراء شدن این پروتوکول نیز تدوین یا صادر نمود. این اظهارنامه ها و حق شرط ها در زمان لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، لازم الاجراء خواهند شد .

مفاد موقتی

ماده ششم:

۱ - حد اکثر شش ماه پس از لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، سر منشی اُتیف ، نشست مجمع عمومی را برگزار خواهد کرد تا:

الف: اعضای کمیته اداری را برای دوره آتی (قسمت ب، بند ۲ از ماده ۱۴ کتیف نسخه ی موجود در ضمیمه این پروتوکول) تعیین نمایند و در صورت مقتضی ، در خصوص پایان حکم رسمی کمیته اداری کنونی تصمیم گیری نمایند .

ب - برای هر دوره ی شش ساله، سقف مبلغی را که هزینه های سازمان در طول هر دوره مالی می تواند به آن برسد تعیین نمایند (قسمت هـ ، بند ۲ از ماده ۱۴ کتیف نسخه ای موجود در ضمیمه این پروتوکول).

ج - در صورت اقتضاء ، سرْمُنشی را انتخاب نمایند (قسمت ج، بند ۲ از ماده ۱۴ کتیف نسخه موجود در ضمیمه این پروتوکول).

۲ - حداکثر سه ماه پس از لازم الاجراء شدن این پروتوکول، سرْمُنشی اُتیف ، نشست کمیته کارشناسان فنی را برگزار خواهد نمود.

۳ - بعد از لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، مأموریت کمیته اداری که طبق قسمت ب ، بند ۲ از ماده ۶ کتیف ۱۹۸۰ مشخص شده، در تاریخی که از سوی مجمع عمومی تعیین شده است پایان خواهد یافت . این تاریخ بایستی با شروع مأموریت اعضای کمیته اداری و اعضای جانشین آن که توسط مجمع عمومی تعیین گردیده اند همزمان باشد. (قسمت ب، بند ۲ از ماده ۱۴ از کتیف نسخه ای موجود در ضمیمه این پروتوکول).

۴ - حکم رسمی مدیر کل دفتر مرکزی که در زمان لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، در این سمت باشد با انقضای دوره ای که برای آن دوره منصوب شده ، طبق قسمت ب ، بند ۲ از ماده ۷ کتیف ۱۹۸۰ ، پایان می یابد. وی از زمان لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، وظایف سرْمُنشی را به عهده خواهد داشت .

۵ - حتی پس از لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، مقررات مرتبط ماده های ۶، ۷ و ۱۱ کتیف ۱۹۸۰ در خصوص موارد ذیل قابل اجراء خواهد بود:

الف: بررسی حساب ها و تصویب حساب های سالانه سازمان ،

ب: تعیین مبلغ قطعی حق عضویت کشورهای عضو از هزینه های سازمان،

ج - پرداخت حق عضویت ها،

د - سقف مبلغی که هزینه های سازمان می تواند طی یک دوره ۵ ساله به آن برسد و قبل از لازم الاجراء شدن این پروتوکول تعیین شده است .

موارد الف تا ج به سالی که طی آن این پروتوکول لازم لاجراء می شود و نیز به سال قبل از آن مربوط می شوند.

۶- حق عضویت قطعی کشورهای عضو، برای سالی که طی آن این پروتوکول لازم الاجراء می شود بر پایه بند ۱ از ماده ۱۱ ، کتیف ۱۹۸۰ محاسبه خواهد شد.

۷ - براساس تقاضای کشور عضو که حق عضویت آن به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون نسخه ای موجود در ضمیمه این پروتوکول بیش از حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ باشد، مجمع عمومی می تواند حق عضویت این کشور را برای ۳ سال پس از لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، با در نظر گرفتن اصول زیر ، تعیین نماید :

الف- مبنای تعیین حق عضویت مؤقت ، به موجب بند ۳ از ماده ۲۶ که در بالا به آن اشاره شده ، حداقل حق عضویت ، یا حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ است . در صورتی که مبلغ این حق عضویت ، از حداقل مبلغ حق عضویت بیشتر باشد .

ب - برای رسیدن به مبلغ حق عضویت قطعی محاسبه شده بر اساس ماده ۲۶ ، حق عضویت بایستی حداکثر در ۳ مرحله تدریجاً وفق داده شود .

این مقررات در مورد کشورهای عضو که کمترین حق عضویت را مقروضند ، اعمال نخواهد شد و دلیل آن هرچه باشد آنها مقروض خواهند بود .

۸- قرارداد های حمل و نقل مسافری یا کالا در ترافیک بین المللی بین کشورهای عضو، که براساس قواعد یکسان ۱۹۸۰ قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "از" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن ۹۸۰۱ (COTIF) منعقد گردیده ، حتی بعد از لازم الاجراء شدن این پروتوکول، همچنان تابع قواعد یکسانی خواهد بود که در زمان عقد این قرارداد لازم الاجراء بوده اند.

۹- مقررات الزامی قواعد یکسان در ارتباط به استفاده وسایط در ترافیک بین المللی خط آهن (CUV) ضمیمه "د" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن و قواعد یکسانی در ارتباط به استفاده زیربنای در ترافیک بین المللی خط آهن (CUI) ضمیمه "ه" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن، بر قرارداد های منعقد شده پیش از لازم الاجراء شدن این پروتوکول ، همچنان تا یک سال بعد از لازم الاجراء شدن این پروتوکول اعمال خواهند شد.

متون پروتوکول

ماده هفتم:

۱- این پروتوکول به زبان های فرانسوی ، المانی و انگلیسی منعقد و به امضاء رسیده است. در صورت بروز اختلاف ، فقط متن فرانسوی آن معتبر است.

۲- این سازمان، در صورت پیشنهاد یکی از کشورهای ذیربط عضو، ترجمه های رسمی این پروتوکول را به سایر زبان ها منتشر خواهد کرد، به شرطی که آن زبان ها ، زبان رسمی در قلمرو حداقل دو کشور عضو باشد.

این ترجمه ها با همکاری مراجع صلاحیتدار کشورهای عضو ذیربط آماده خواهد شد.

برای تصدیق مراتب بالا ، امضاء کنندگان تام الاختیار ذیل ، از طرف دولت متبوع شان این پروتوکول را امضاء کرده اند. این پروتوکول در شهر ویلنیوس (Vilnius) به تاریخ ۳ جون ۱۹۹۹ ، تنها در یک نسخه اصلی به زبان های فرانسوی، آلمانی و انگلیسی تنظیم شده است ؛ این نسخه های اصلی به صورت امانت به آرشیف (بایگانی) سازمان اُتیف سپرده شده است . کاپی های تائید شده این پروتوکول به هریک از کشورهای عضو ارسالی خواهد گردید.

از طرف: جمهوری آلبانی

از طرف: جمهوری کرواسی

از طرف: جمهوری دموکراتیک خلق الجزایر

از طرف: دولت شاهی دنمارک

از طرف: جمهوری فدرال آلمان

از طرف: دولت شاهی اسپانیا

از طرف: جمهوری اتریش

از طرف: جمهوری فنلند

از طرف: کشور پادشاهی بلژیک

از طرف: جکهوری فرانسه

از طرف: بوسنی و هرزگوین

از طرف: کشور پادشاهی متحده بریتانیای

از طرف: جمهوری بلغارستان

از طرف: ایرلند شمالی

از طرف: جمهوری یونان

از طرف: کشور پادشاهی ناروی

از طرف: جمهوری مجارستان

از طرف: کشور پادشاهی هالند

از طرف: جمهوری عراق

از طرف: جمهوری لهستان

از طرف: جمهوری اسلامی ایران

از طرف جمهوری پرتغال

از طرف: ایرلند از طرف: رومانی

از طرف: جمهوری ایتالیا

از طرف: جمهوری اسلوواکی

از طرف: جمهوری لبنان

از طرف: جمهوری اسلونی

از طرف: کشور شاهزاده نشین لیختن اشتاین

از طرف: کشور های پادشاهی سوئد

از طرف: جکهوری لیتوانی

از طرف: کنفدراسیون سویس

از طرف: لوگزامبورگ

از طرف: جمهوری عربی سوریه

از طرف: جمهوری سابق یوگوسلاویا مقدونیه

از طرف: جمهوری چک

از طرف: دولت پادشاهی مراکش

از طرف: جمهوری تونس

از طرف: کشور شاهزاده نشین موناکو

از طرف: جمهوری ترکیه

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (کتیف) مورخ نهم می ۱۹۸۰، بر اساس نسخه پروتوکول
اصلاحی سوم جون ۱۹۹۹

عنوان اول: مفاد کلی

سازمان بین الدول

ماده اول:

- ۱ - طرف های این کنوانسیون ، به عنوان کشورهای عضو، سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی خط آهن (أتیف) که از این پس این سازمان نامیده می شود، را تشکیل می دهند.
- ۲ - مقر این سازمان در شهر برن (Berne) می باشد . مجمع عمومی می تواند تصمیم بگیرد که مقر سازمان را در جای دیگری در یکی از کشورهای عضو مستقر نماید.
- ۳ - سازمان دارای شخصیت حقوقی خواهد بود . به ویژه صلاحیت وارد شدن در قرار داد ها و کسب و واگذاری اموال منقول و غیر منقول را خواهد داشت و می تواند یکی از طرفین اقدامات قضایی باشد.
- ۴ - تحت شرایط مندرج در پروتوکول در خصوص امتیازات و مصونیت های سازمان که در ضمیمه کنوانسیون آمده، این سازمان ، پرسونل آن ، کارشناسان فراخوانده شده از طرف سازمان و نمایندگان کشور های عضو از امتیازات و مصونیت های لازم برای انجام ماموریت شان برخوردار خواهند بود .
- ۶ - روابط بین این سازمان و کشوری که مقر سازمان در آن واقع است، براساس موافقت نامه دفتر مرکزی، تنظیم خواهد گردید.
- ۶ - زبان های فرانسوی، آلمانی و انگلیسی ، زبان های کاری این سازمان خواهد بود. مجمع عمومی می تواند زبان های کاری دیگری را بکار گیرد.

هدف سازمان

ماده دوم:

۱- هدف این سازمان بهبود، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین المللی خط آهن در تمامی جنبه های آن، به ویژه از طریق موارد ذیل خواهد بود:

الف- تدوین نظام های حقوقی یکسان در زمینه های حقوقی زیر:

(۱) قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر و کالا در ترافیک یکسره بین المللی خط آهن، به انضمام حمل و نقل های چندوجهی با استفاده از سایر وسایل حمل و نقل که تابع یک قرارداد واحد باشند.

(۲) قرارداد استفاده از واگن ها به عنوان وسایط حمل و نقل در ترافیک بین المللی خط آهن .

(۳) قرارداد استفاده از زیر بنا در ترافیک بین المللی خط آهن.

(۴) حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین المللی خط آهن .

ب- مشارکت در رفع هرچه سریعتر موانع عبور از مرز ترافیک بین المللی خط آهن، در عین در نظر گرفتن منافع عمومی خاصی، تا جایی که علل این مشکلات در صلاحیت دولت ها باشد.

ج- مشارکت در بهره برداری یکسان و یکسان سازی فنی در حوزه راه آهن از طریق معتبر ساختن استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان .

د- تدوین یک روند یکسان برای پذیرش فنی تجهیزات خط آهن مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین المللی .

ه- نظارت بر اعمال کلیه قواعد و توصیه های تدوین شده این سازمان .

و- توسعه های نظام های حقوقی ، قواعد و رویه های یکسانی در موارد الف تا ه ذکر شده، با در نظر گرفتن پیشرفت های فنی، اقتصادی و حقوقی .

۲- این سازمان می تواند:

الف- در چارچوب هدف مندرج در بند ۱ ، نظام های حقوقی یکسان دیگری را نیز تدوین کند.

ب- چارچوبی ایجاد کند که در آن کشورهای عضو بتوانند دیگر کنوانسیون های بین المللی را به منظور بهبود ، ارتقاء و تسهیل ترافیک بین المللی خط آهن گسترش دهند .

همکاری بین المللی

ماده سوم:

۱- کشورهای عضو متعهد می شوند تا همکاری های بین المللی خود را در زمینه راه آهن به طور کلی در چارچوب این سازمان متمرکز کنند، البته تا جایی که با وظایفی که طبق ماده های ۲ و ۴ به این سازمان محول شده پیوستگی داشته باشد. برای نیل به این هدف، کشورهای عضو کلیه تدابیر لازم و مفید را اتخاذ خواهند کرد تا کنوانسیون ها و موافقت نامه های چند جانبه ی بین المللی لازم الاجراء که این کشورها خود جزء طرف های قرارداد آنها می باشند اتخاذ شود.

البته تا جاییکه این کنوانسیون ها و موافقت نامه ها به همکاری بین المللی در زمینه راه آهن مربوط باشد و صلاحیت هایی را به سایر سازمان های بین الدول یا غیر دولتی محول نماید که با وظایف محوله به این سازمان منطبق باشد.

۲- تعهدات ناشی از بند ۱ برای کشورهای عضوی که همزمان عضو جامعه اروپا یا کشورهای طرف موافقتنامه "منطقه ی اقتصادی اروپا" هستند بر تعهدات این کشور ها به عنوان اعضای جوامع اروپایی یا کشورهای طرف موافقتنامه " منطقه ای اقتصادی اروپا" اولویت نخواهد داشت .

به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات

ماده چهارم:

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 سازمان های بین الدولی به آن واگذار شود از طریق موافقت نامه های منعقد با آن سازمان ها ، به عهده گیرد.

۲- این سازمان می تواند با تصمیم مجمع عمومی ، اختیارات ، منابع و تعهداتی را از طریق موافقت نامه های منعقد با سازمان های بین الدولی ، به آنها واگذار کند.

۳- سازمان را که یکی از کشورهای عضو به آن واگذار نموده به عهده گیرد . هزینه های ناشی از انجام این وظایف توسط سازمان به عهده کشور عضو ذیربط می باشد .

تعهدات خاص کشورهای عضو

ماده پنجم:

۱ - کشورهای عضو موافقت می کنند که کلیه تدابیر مناسب را ، به منظور تسهیل و تسریع ترافیک خط آهن بین المللی اتخاذ نمایند. بدین منظور، هرکدام از کشورهای عضو تا حد امکان متعهد می شوند که :

الف- هرگونه روند غیر ضروری را حذف نمایند .

ب- تشریفات لازم را ساده سازی و استاندارد سازی نمایند.

ج - و بازرسی های مرزی را تسهیل نمایند.

۲- به منظور تسهیل و بهبود ترافیک بین المللی خط آهن، کشورهای عضو موافقت می نمایند برای دستیابی به حد اکثر یکسان سازی ممکن در مقررات ، استاندارد ها، روند ها و شیوه های سازمانی که به وسایل نقلیه خط آهن، پرسونل راه آهن، زیر بنای خط آهن و خدمات جانبی مرتبط می باشد کمک کنند .

۳- کشورهای عضو موافقت نامه های بین مدیران زیر بنایی را به منظور بهینه سازی ترافیک خط آهن بین المللی تسهیل نمایند.

قواعد یکسان

ماده ششم:

۱- تا جایی که اظهارنامه هایی بر اساسی جمله اولی بند ۱ از ماده ۴۲ صورت نگرفته باشد ، موارد ذیل در ترافیک بین المللی حاکم خط آهن و پذیرش تجهیزات خط آهن برای بهره برداری در ترافیک بین المللی حاکم خواهد بود:

الف- "قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین المللی خط آهن مسافر (قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) که ضمیمه الف کنوانسیون را تشکیل می دهد.

ب- قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل خط آهن کالا در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط ضمیمه "ب" کنوانسیون را تشکیل می دهد.

ج- مقررات مربوط به حمل بین المللی خط آهن کالاهای خطرناک که ضمیمه (ج) کنوانسیون را تشکیل می دهد.

د - قواعد یکسان در خصوص قرارداد های استفاده از وسایل نقلیه در ترافیک بین المللی خط آهن قواعد یکسانی را در ارتباط به استفاده وسایط در ترافیک بین المللی خط آهن ضمیمه (د) کنوانسیون را تشکیل می دهد.

ه- قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از زیر بنا در ترافیک بین المللی خط آهن قواعد یکسانی در ارتباط به استفاده زیر بنا در ترافیک بین المللی خط آهن ضمیمه "ه" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن که ضمیمه کنوانسیون را تشکیل می دهد.

و- قواعد یکسان در خصوص معتبر سازی استاندارد های فنی و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی قواعد یکسانی در ارتباط به تأیید استاندارد های تخنیکی قابل تطبیق

در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن که ضمیمه "و" کنوانسیون را تشکیل می دهد.

ز- قواعد یکسان در خصوص پذیرش فنی تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن که ضمیمه "ز" کنوانسیون را تشکیل می دهد.

ح- سایر نظام های حقوقی یکسان که به موجب قسمت الف بند ۲ از ماده ۲ ، توسط سازمان تدوین شده اند نیز ضمیمه های کنوانسیون را تشکیل می دهند .

۲- این قواعد یکسان ، مقررات و نظام های بر شمرده شده در بند ۱ به انضمام ضمایم آنها ، بخش لاینفک کنوانسیون را تشکیل می دهند.

تعریف عبارت "کنوانسیون"

ماده هفتم:

در مقررات زیر، عبارت "کنوانسیون"، شامل خود کنوانسیون کتیف ، پروتوکول اشاره شده در بند ۴ ماده ۱ و ضمیمه های اشاره شده در ماده ۶ نیز ضمایم آنها است .

عنوان دوم : مفاد عمومی

قانون ملی

ماده هشتم:

۱- در تفسیر و اجراء کنوانسیون ، ویژگی حقوق بین الملل و ضرورت ارتقاء یکسان سازی آن مدنظر گرفته شود.

۲- در صورتی که مقررات در کنوانسیون قید نشده باشد، قانون ملی اعمال خواهد شد.

۳- منظور از "قانون ملی" ، یعنی قانون کشوری که در آنجا شخص ذیحق حقوق خود را به شمول قواعد مربوط به تعارض قوانین مطالبه می نماید .

واحد محاسبه

ماده نهم:

- ۱- واحد محاسبه که در ضمیمه ها به آنها اشاره شده، بر اساس تعریف صندوق بین المللی پولی، حق برداشت مخصوص خواهد بود.
 - ۲- در حق برداشت مخصوص ، ارزش واحد پول ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بین المللی باشد برحسب روش اعمالی صندوق بین المللی پول برای انجام عملیات و اجراءات مالی خاص خود، محاسبه می گردد .
 - ۳- در حق برداشت مخصوص، ارزش پول رایج ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بین المللی پول نباشد به روش که آن کشور تعیین می کند ، محاسبه خواهد شد. این روش محاسبه باید ارزش واقعی پول رایج ملی را در نزدیکترین حد ممکن به ارزش که از اعمال بند ۲ حاصل می شود .
 - ۴- کشورها بایستی هر بار که تغییری در روش محاسبه آنها یا در ارزش پول رایج ملی آنها نسبت به واحد محاسبه ایجاد می گردد، روش محاسبه خود را بر اساس بند ۳ به اطلاع سرْمُنشی برسانند. سرْمُنشی نیز بایستی این اطلاعات را به دیگر کشورهای عضو ابلاغ نماید.
 - ۵- مبلغی که در واحد های محاسبه بیان شده است، بایستی به پول ملی کشوری که در آن محکمه یا دیوان تشکیل می شود ، تبدیل گردد .
- تبدیل ارز بایستی طبق ارزش آن پولی در روز تصمیم قضائی یا در روزیکه طرفین به توافق می رسند، انجام شود.

مقررات تکمیلی

ماده دهم:

- ۱- دو یا چند کشور عضو و یا دو یا چند انتقال دهند خط آهن می توانند در خصوص مقررات تکمیلی برای اجرای قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) ، توافق نمایند؛ آنها نمی توانند از این قواعد یکسانی ، عدول نمایند.
- ۲- مقررات تکمیلی اشاره شده در بند ۱ بایستی لازم الاجراء شدن آنها بایستی به اطلاع سرْمُنشی سازمان برسد. وی بایستی این اطلاعات را به سایر کشورهای عضو نیز ابلاغ نماید.

تأمین هزینه دادرسی

ماده یازدهم :

در اقدامات مبتنی بر قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) قواعد یکسانی در ارتباط به استفاده و سایط در ترافیک بین المللی خط آهن (CUV) ضمیمه "د" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن یا قواعد یکسان در ارتباط به استفاده زیربناء در ترافیک بین المللی خط آهن (CUI) ضمیمه "ه" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن تأمین هزینه دادرسی الزامی نمی تواند باشد.

اجراء احكام، توقیف اموال

ماده دوازدهم:

۱- احکامی که توسط محکمه یا دیوان ذیصلاح بر اساس مقررات کنوانسیون پس از محاکمه یا به صورت حکم غیابی، صادر گردد، وقتی براساس قانون اعمالی آن محکمه یا دیوان لازم الاجراء گردید، پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم الاجراء شدن در آن محقق می شود، بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. تجدید نظر در این امر پذیرفتنی نیست. این مقررات بایستی در تسویه های قضایی نیز اعمال شود.

۲- بند ۱ نه در مورد قضاوت انجام شده و نه به جبران خسارت هزینه های آنانیکه اقامه دعوی شان رد شده است، خواهد شد.

۳- مقروضیت ناشی از یک انتقالات خط آهن که براساس قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، انتقالات توسط شرکتی انجام شده و به شرکت دیگری در صورتیکه در حیطه صلاحیت همان کشور عضو نباشد، مقروض نباشد، تنها در صورت B۹ که در حیطه صلاحیت دستگاه قضایی کشور عضوی که مقروضیت در آن تقاضا شده باشد، قابل اجراء است.

۴- مقروضیت های ناشی از قراردادی که تابع قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون خط آهن (COTIF) یا قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) است فقط به موجب حکم صادره توسط مقام قضایی بر شرکت مؤطف به پرداخت بدهی دارد بایستی گرفته شود.

۵- ضبط وسایط نقلیه خط آهن فقط می تواند در قلمرو کشوری غیر از قلمرو کشوری که دفتر مرکزی شخص در اختیار دارنده وسیله نقلیه در آنجا قرار دارد و تحت حکم صادره توسط مقام قضایی آن کشور باشد، صورت گیرد. منظور از واژه شخصی در اختیار دارنده شخصی است که از وسیله نقلیه خط آهن به عنوان یک وسیله حمل و نقل به صورت دائمی بهره برداری اقتصادی می نماید اعم از اینکه مالک وسیله نقلیه بوده یا حق استفاده از آن را داشته باشد.

عنوان سوم: ساختار ووظایف

تشکیلات

ماده سیزدهم:

۱- وظایف سازمان به وسیله بخش های زیر تضمین خواهد شد :

الف- مجمع عمومی،

ب- کمیته اداری،

ج - کمیته تجدید نظر،

د- کمیته کارشناسان حمل و نقل کالا های خطرناک (کمیته کارشناسی RID)،

ه - کمیته تسهیل خط آهن،

و- کمیته کارشناسان فنی،

ز- سرمُنشی .

۲- مجمع عمومی می تواند درخصوص ایجاد مؤقتی کمیته های دیگری برای وظایف خاص تصمیم گیری نماید.

۳- در تعیین حد نصاب در مجمع عمومی و یا کمیته های متذکره فوق در قسمت های "ج" تا "و" از بند ۱ ، کشورهای عضوی که حق رای ندارند (بند ۵ از ماده ۱۴ ، بند ۷ از ماده ۲۶ ، یا بند ۴ از ماده ۴۰) ، مدنظر قرار نخواهند گرفت .

۴ - ریاست مجمع عمومی ، ریاست کمیته اداری و نیز مقام سرْمُنشی باید اصولاً به ملیت های کشورهای مختلف عضو، اداره داده شود.

مجمع عمومی

ماده چهاردهم:

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

۲- مجمع عمومی بایستی :

الف- آیین نامه داخلی خود را تدوین نماید.

ب - 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 (بند های ۱ تا ۳ از ماده ۱۵).

ج- سرْمُنشی را انتخاب نماید (بند ۲ از ماده ۲۱).

د- دستورالعمل های مربوط به فعالیت کمیته اداری و سرْمُنشی را صادر نماید .

هـ - برای هر دوره شش ساله ، سقف مبلغی که هزینه های سازمان در طول هر دوره مالی (ماده ۲۵) میتواند به آن حد برسد را تعیین نماید ؛ در غیر این صورت ، این مجمع بایستی دستورالعمل هایی در باره چارچوب این هزینه ها برای یک دوره حداکثر ۶ ساله صادر نماید.

و - در خصوص اینکه دفتر مرکزی سازمان در محلی دیگر مستقر شود یا خیر، تصمیم گیری نماید (بند ۲ از ماده ۱).

ز- در خصوص معرفی سایر زبان های کاری تصمیم گیری نماید (بند ۶ از ماده ۱)

ح - در خصوص تقبل سایر اختیارات سازمان (بند ۱ از ماده ۴) و نیز انتقال اختیارات سازمان بین الدول دیگر، تصمیم گیری نماید (بند ۲ از ماده ۴).

ط- در صورت لزوم، در خصوص ایجاد کمیته های مؤقت برای انجام وظایف خاصی تصمیم گیری نماید (بند ۲ از ماده ۱۳)

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

ک- تصمیم گیری در خصوص اینکه آیا انجام بازرسی حساب ها به کشور عضو دیگری، غیر از کشوری که در آن مستقر است ، واگذار شود یا خیر ، (بند ۱ از ماده ۲۷).

ل- تصمیم گیری در خصوص پیشنهادات ارائه شده برای اصلاح کنوانسیون (بند های ۲ و ۳ از ماده ۳۳).

- م - تصمیم گیری در خصوص درخواست عضویت هایی که به این مجمع تسلیم شده است (بند ۴ از ماده ۳۷).
- ن - تصمیم گیری در خصوص شرایط الحاق یک سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه ای (بند ۱ از ماده ۳۸).
- س - تصمیم گیری در خصوص انحلال سازمان و در باره واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بین الدول دیگر.
- ف - تصمیم گیری در خصوص سایر مسائل مندرج در دستور کار .

۳- سرْمُنشی ، نشست مجمع عمومی را هر ۳سالی یکبار ، خواه به درخواست یک سوم کشورهای عضو ، یا یک سوم اعضای کمیته اداری ، و همچنین در مواردی که در بند های ۲ و ۳ از ماده ۳۳ و بند ۴ از ماده ۳۷ به آنها اشاره شده ، برگزار خواهد کرد . وی بایستی پیش نویس دستور کار را، حداقل سه ماه پیش از برگزاری جلسه بر اساس شرایطی که در آئین نامه داخلی که در بند یک ، قسمت الف به آن اشاره شده به کشورهای عضو ارسال نماید .

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

۵- در صورت رای گیری در مجمع عمومی در خصوص اصلاحات ضمیمه های کنوانسیون ، کشورهای عضو که براساس جمله یی اول بند ۱ ماده ۴۲ ، در خصوص آن ضمیمه ها ، اظهارنامه صادر نموده اند حق رای نخواهند داشت .

۶- مجمع عمومی تصمیمات خود را با رای اکثر کشورهای عضو حاضر در زمان رای گیری اتخاذ خواهد نمود ، البته به جز در موارد مندرج در قسمت های هـ ، و، ح، ط و ع از بند ۲، و نیز مورد مندرج در بند ۶ از ماده ۳۴، که حضور در سوم اعضاء برای تصمیم گیری در مورد آنها ضروری است. با این وجود ، در مورد بند ۲ قسمت ۱ نیز حضور اکثریت در سوم استثنای ماده های ۹ و ۲۷ بند های ۲ و ۵ و نیز پروتوکول اشاره شده در بند ۴ از ماده ۱ باشد .

۷- به دعوت سرْمُنشی که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صادر می گردد:

الف- کشورهایایی که عضو این سازمان نیستند.

ب - سازمان ها و انجمن های بین المللی که صلاحیت در مسایل فعالیت های سازمان داشته ، یا با مشکلات مندرج در دستور کار سر و کار داشته باشند، می توانند با صلاحیت مشورتی در نشست های مجمع عمومی شرکت کنند.

کمیته اداری

ماده پانزدهم:

۱- کمیته اداری متشکل از یک سوم کشورهای عضو خواهد بود.

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

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

۴- به استثنای موارد مندرج در بند ۳، هیچ کشور عضوی نمی تواند برای بیش از ۲ دوره کامل پیاپی در کمیته حضور داشته باشد.

۵- این کمیته بایستی:

ا) نام داخلی خود را تدوین نماید.

ب - موافقت نامه دفتر مرکزی را منعقد نماید.

ج - اساسنامه کارکنان را برای سازمان تدوین نماید

د- کارمندان عالی رتبه سازمان را، با در نظر گرفتن صلاحیت نامزدها و توزیع جغرافیایی عادلانه منصوب نماید.

ه- آئین نامه ای در خصوص امور مالی و دفترداری سازمان تدوین نماید؛

و- برنامه کاری، بودیجه، گزارش مدیریتی و حساب های سازمان را تصویب نماید.

ز- بر مبنای محاسبات تصویب شده، حق عضویت قطعی قابل پرداخت کشورهای عضو را طبق ماده ۲۶ برای دو سال تقویمی پیشین تعیین نماید، و نیز مبلغ پیش پرداخت صندوق برای کشورهای عضو را طبق بند ۵ از ماده ۲۶، برای سال جاری و سال تقویمی آتی مشخص نماید.

ح- اختیارات این سازمان که مربوط به همه کشورهای عضو یا فقط برخی از کشورهای عضو می شود و همچنین هزینه هایی که، بر این اساس بایستی این کشورهای عضو بپردازند را تعیین نماید (بند ۴ از ماده ۲۶).

ط - پاداش های ویژه را تعیین نماید (بند ۱۱ از ماده ۲۶)

ی - دستورالعمل های خاصی برای بازرسی حساب ها صادر نماید (بند ۱ از ماده ۲۷).

ک - 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.

ل - گزارش مدیریتی، صورت حساب ها و نیز تصمیمات و توصیه های خود را به کشورهای عضو ارسال نماید.

م - با توجه به اینکه مجمع عمومی بایستی ترکیب کمیته اداری را تعیین نماید. (مورد ب بند ۲ از ماده ۱۴) حداقل در ماه پیش از افتتاح نشست مجمع عمومی، گزارش فعالیت کمیته اداری و نیز پیشنهادهای برای نحوه مناسب محقق ساختن آن را برای کشورهای عضو تدوین و ارسال نماید.

ن- بر مدیریت سرمنشی نظارت نماید.

س- بر اعمال صحیح کنوانسیون از سوی دبیر کل و اینکه وی تصمیمات متخذه ی سایر نهاد ها به اجراء در آورد، نظارت نماید. در این راستا، کمیته می تواند اقدام به اتخاذ کلیه تدابیری نماید که می توانند اعمال کنوانسیون و تصمیمات مذکور را بهتر نمایند.

ع- در خصوص مسائلی که می توانند بر فعالیت این سازمان تاثیر بگذارند و توسط یک کشور عضو یا توسط سرمنشی، به کمیته تسلیم شده است، نظرات مستدل ارائه نماید.

ف - اختلافات بین یک کشور عضو و سرمنشی در خصوص نقش وی به عنوان امانتدار را حل و فصل نماید (بند ۲ از ماده ۳۶).

ص - در خصوص تقاضاهای تعلیق عضویت تصمیم گیری نماید (ماده ۴۰).

کمیته اداری هنگامی به حد نصاب خواهد رسید که دو سوم اعضای آن حضور داشته باشند. اگر چه یک عضو میتواند نماینده عضو دیگر شود، اما هیچ عضوی نمی تواند نمایندگی بیش از یک عضو دیگر را به عهده گیرد.

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

۸- کمیته اداری همیشه در دفتر مرکزی سازمان تشکیل جلسه خواهد داد مگر آنکه کمیته مزبور به نحو دیگری در این خصوص تصمیم گرفته باشد. صورت جلسه نشست ها بایستی برای تمامی کشورهای عضو ارسال گردد.

۹- رئیس کمیته بایستی.

الف- کمیته را حداقل سالی یک بار و نیز به درخواست ۴ عضو کمیته یا به درخواست سرمنشی، برگزار نماید.

ب - پیش نویسی دستور جلسه را برای اعضای کمیته ارسال دارد.

ج- به مسائل فوری که در حد فاصل بین نشست ها به وجود می آید در چارچوب و شرایط مندرج در آئین نامه داخلی ، رسیدگی نماید.

د – موافقت نامه دفتر مرکزی که در قسمت بند 5 به آن اشاره شده را امضاء نماید.

۱۰- کمیته در محدوده مسؤلیت های خاص خود، میتواند انجام برخی از وظایف خاصی را به رئیس و اگذار نماید.

سایر کمیته ها

ماده شانزدهم:

۱- اصولاً، کمیته های اشاره شده در قسمت های ج تا و از بند ۱ و بند ۲ از ماده ۱۳، بایستی متشکل از تمام کشورهای عضو باشد. هنگامی که کمیته تجدید نظر، کمیته کارشناسی RID یا کمیته کارشناسان فنی در چارچوب صلاحیت های خود، در خصوص اصلاح ضمیمه های کنوانسیون دقیقاً بررسی نموده و تصمیم گیری می کنند، کشورهای عضو که در خصوص ضمیمه های مورد بحث، طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲ ، اظهار نامه صادر نموده اند جزء اعضای کمیته مربوط به آن نخواهند بود.

۲- سرْمُنشی بایستی خواه به ابتکار خود یا به درخواست ۵ کشور عضو، یا به درخواست کمیته اداری ، این کمیته ها بر برگزار نماید. وی بایستی پیش نویس دستور کار را حداقل دو ماه قبل از افتتاح نشست برای کشور های عضو ارسال نماید.

۳- هر کشور عضو می تواند کشور عضو دیگری را به عنوان نماینده خود معرفی نماید . با وجود این هیچ کشوری نمی تواند نماینده بیش از دو کشور دیگر باشد.

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

الف- حداقل به اندازه یک سوم تعداد کشورهای عضو که در رأی گیری حضور دارند باشد.

ب – بیشتر از تعداد آراء منفی آن بوده باشد.

۵- به دعوت سرْمُنشی که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت میپذیرد:

الف – کشورهایی که عضو این سازمان نیستند،

ب – همچنین کشورهایی که به هر دلیلی عضو کمیته مورد نظر نیستند،

ج - سازمان ها و انجمن های بین المللی که صلاحیت مسائل مربوط به فعالیت های این سازمان را داشته، یا با مشکلات مندرج در دستور کار سرو کار دارند، میتوانند با صلاحیت مشورتی در نشست های کمیته ها شرکت کنند.

۶- کمیته ها بایستی برای یک دوره توافق شده یک رئیس و یک یا چند معاون انتخاب کنند .

۷- اقدامات بایستی به زبان های کاری انجام شود. سخنرانی هایی که به یکی از زبان های کاری ارائه می شود به صورت چکیده به سایر زبان های کاری ترجمه خواهد شد پیشنهاد ها و تصمیمات بایستی به طور کامل ترجمه شوند.

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

۹- این کمیته ها می توانند برای رسیدگی به مسائل خاصی، گروه های کاری تشکیل دهند.

۱۰- این کمیته ها بایستی آئین نامه داخلی خود را تدوین نمایند.

کمیته تجدید نظر

ماده هفدهم:

۱ کمیته تجدید نظر بایستی:

الف - طبق بند ۴ از ماده ۳۳، در خصوص پیشنهاد های مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم گیری نماید.

ب - طبق بند ۲ از ماده ۳۳، پیشنهاد های را قرار است برای تصمیم گیری به مجمع عمومی تسلیم شود، مورد بررسی قرار دهد.

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

کمیته کار شناسی RID

ماده هجدهم:

۱- کمیته کارشناسی RID بایستی بر اساس بند ۵ از ماده ۳۳ در خصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم گیری نماید.

۲- کمیته کارشناسی RID، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که یک سوم کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

کمیته تسهیل خط آهن

ماده نهم:

۱- کمیته تسهیل خط آهن بایستی:

الف - نظر خود را در خصوص تمامی مسائل مربوط به تسهیل عبور از مرزها در ترافیک بین المللی خط آهن ابراز دارد.

ب - استانداردها، متدها، رویه ها و اقدامات مربوط به تسهیل خط آهن را توصیه نماید.

۲- کمیته تسهیل خط آهن، هنگامی به حد نصاب (بند ۳ از ماده ۱۳) خواهد رسید که یک سوم کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند.

کمیته کارشناسان فنی

ماده بیستم:

۱- کمیته کارشناسان فنی بایستی:

الف - طبق ماده ۵ از قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه (و) کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، در خصوص اعتبار یک استاندارد فنی مربوط به تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی، تصمیم گیری نماید.

ب - طبق ماده ۶ از قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استاندارد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسان توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU)، ضمیمه (و) کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن

(COTIF) در خصوص اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان مربوط به ساخت، بهره برداری، تعمیر و نگهداری یا اتخاذ یک رویه در خصوص تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی، تصمیم گیری نماید.

ج - بر اعمال استانداردهای فنی و دستورالعمل های فنی یکسان مربوط به تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی نظارت نموده و تدوین این دستورالعمل ها را با در نظر گرفتن معتبر سازی یا اتخاذ آنها بر طبق روند پیش بینی در ماده های ۵ و ۶ از قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استاندارد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، بررسی نماید.

د- طبق بند ۶ از ماده ۳۳، در خصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم گیری نماید.

ه - به سایر اموری که طبق قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) به این کمیته محول شده، رسیدگی نماید.

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 تصمیم گیری در خصوص مقررات ضمایم قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، کشورهای عضوی که طبق بند ۴ از ماده ۳۵، به آن مقررات اعتراض کرده اند یا طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) اظهارنامه ارائه کرده اند حق رای نخواهند داشت.

۳- کمیته کارشناسان فنی می تواند استانداردهای فنی را معتبر ساخته یا دستورالعمل های فنی را معتبر ساخته یا دستورالعمل های فنی یکسان اتخاذ نموده و یا از معتبر سازی و یا اتخاذ آنها خودداری کند؛ اما تحت هیچ شرایطی نمی تواند آنها را اصلاح کند.

ماده بیست و یکم:

- ۱- سرْمُنشی بایستی وظایف دبیرخانه این سازمان را به عهده گیرد.
- ۲- سرْمُنشی توسط مجمع عمومی برای یک دوره ۳ساله انتخاب خواهد شد و میتواند حداکثر تا دو بار دیگر به این سمت مجدداً انتخاب شود.
- ۳- سرْمُنشی به ویژه باید:
 - الف - وظایف مربوط به حافظ اسناد را به عهده گیرد (ماده ۳۶).
 - ب - سازمان در خارج نمایندگی نماید.
 - ج - تصمیمات متخذة مجمع عمومی و کمیته ها را به کشورهای عضو ارسال نماید (بند ۱ از ماده ۳۳، بند ۱ از ماده ۳۵).
 - د - وظایفی که سایر ارگان های سازمان به وی محول کرده اند را به انجام برساند.
 - هـ - پیشنهاد های کشورهای عضو را برای اصلاح کنوانسیون بررسی و در صورت لزوم از همکاری کارشناسان بهره گیرد.
 - و - جلسات مجمع عمومی و کمیته ها را برگزار نماید (بند ۳ از ماده ۱۴، بند ۲ از ماده ۱۶).
 - ز - اسناد لازم نشست های نهادهای مختلف را به موقع به کشورهای عضو ارسال نماید.
 - ح - برنامه کاری، پیش نویس بودجه و گزارش مدیریتی سازمان را تهیه نموده و آنها را برای تصویب به کمیته اداری تسلیم نماید (ماده ۲۵).
 - ط - امور مالی سازمان را در چارچوب بودجه مصوبه اداره مدیریت نماید.
 - ی - 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.
 - ک - به درخواست همه طرف های دعوی، در خصوص اختلافات ناشی از تفسیر و یا اجرای کنوانسیون اعلام نظر نماید.
 - ل - وظایفی که در عنوان پنجم به وی محول شده است را به عهده گیرد.
 - م - کلیه مکاتباتی که توسط کشورهای عضو، انجمن ها و سازمان های بین المللی اشاره شده در ۵ از ماداً ۱۶، و متصدیاتی (انتقال دهنده ها Carriage)، مدیران زیربنایی و غیره) که در ترافیک خط آهن بین المللی شرکت می کنند را

دریافت نموده و در صورت اقتضاء، آنها را به سایر کشورهای عضو، انجمن ها و سازمان های بین المللی و نیز شرکت ها ابلاغ نماید.

ن – کارکنان سازمان را اداره نماید.

س – به کشورهای عضو در مورد کلیه پست های خالی سازمان به موقع اطلاع رسانی نماید.

ع- فهرست خطوط و مسیرهای اشاره شده در ماده ۲۴ را به روز رسانی نموده و منتشر نماید.

۴- دبیر کل می تواند به ابتکار خود به منظور اصلاح کنوانسیون پیشنهاداتی ارائه نماید.

کارکنان سازمان

ماده بیست دوم:

حقوق و تکالیف کارکنان سازمان بایستی بر اساس مقررات کارکنان که توسط کمیته اداری طبق قسمت ج ماده ۱۵ تدوین شده، تعیین شود.

نشریه

ماده بیست سوم:

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

۲- مکاتباتی را که براساس کنوانسیون سرمنشی مسؤول پاسخگویی به آنها است در صورت اقتضاء، میتوان به شکل یک نشریه چاپ نمود.

فهرست خطوط یا مسیر ها

ماده بیست و چهارم:

مسیر های آبی داخلی و دریایی اشاره شده در ماده اول قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و ماده اول قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه (ب) کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، که در آنها افزون بر حمل و نقل خط آهن ، حمل و نقل دریایی با استفاده از یک قرارداد واحد حمل و نقل صورت می گیرد، بایستی شامل دو فهرست باشد:

الف - فهرست مسیر های آبی داخلی و دریایی قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF).

ب - فهرست مسیر های آبی داخلی و دریایی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF).

۲- خطوط خط آهن یک کشور عضو که طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) حق شرط تسلیم نموده اند، بر اساس آن حق شرط بایستی شامل دو فهرست باشد:

الف - فهرست خطوط خط آهن قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF).

ب - فهرست خطوط خط آهن قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF).

۳- کشورهای عضو بایستی ابلاغ خود در خصوص گنجاندن یا حذف خطوط یا مسیر های اشاره شده در بند های ۱ و ۲ را به سرْمُنشی ارسال نمایند. چنانچه مسیر های اشاره شده در بندهای ۱ و ۲ را به سرْمُنشی ارسال نمایند. چنانچه مسیر های 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 فهرست ها گنجانده شود. برای حذف یک مسیر، ابلاغ از جانب یکی از کشورها کافی است.

۴- سرْمُنشی بایستی گنجاندن یا حذف یک خط یا مسیر را به کشورهای عضو ابلاغ نماید .

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

عنوان چهارم: امور مالی

برنامه کاری ، بودجه و حساب ها ، گزارش مدیریت

ماده بیست پنجم:

- ۱- برنامه کاری، بودجه و حساب های این سازمان، بایستی یک دوره دو سال تقویمی را پوشش دهد.
- ۲- این سازمان حداقل هر دو سال یکبار بایستی گزارش مدیریتی منتشر نماید .
- ۳- کمیته اداری بایستی برای هر دوره بودجه ای ، به پیشنهاد سرمُنشی کلی میزان مخارج سازمان را تعیین نماید.

تأمین مالی هزینه ها

ماده بیست ششم:

۱- براساس بند های ۲ و ۳، آن بخش از هزینه های سازمان که تحت پوشش سایر درآمد ها نیستند را بایستی کشور های عضو به عهده گیرند . دو پنجم از آن هزینه ها بر مبنای نظام تقسیم حق عضویت های سازمان ملل، و سه پنجم از آن هزینه ها به تناسب طول کل زیر بنای خط آهن ۹ نیز خدمات مسیرهای آبی داخلی ۹ دریایی براساس بند ۱۱ 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.

۲- وقتی که یک کشور عضو طبق بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخریکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا بر اساس بند ۶ از ماده ۱ قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) حق شرط تسلیم نموده باشند ، فرمول حق عضویت اشاره شده در بند ۱ به شرح ذیل اعمال خواهد شد:

الف- بجای طول کل زیربنای خط آهن قلمرو آن کشور عضو ، فقط طول خطوط خط آهن گنجانده شده براساس بند ۲ از ماده ۲۴ در نظر گرفته خواهد شد.

ب - آن بخش از میزان حق عضویت که براساس سیستم سازمان ملل محاسبه میشود بایستی تابعی طول خطوط و مسیرهای گنجانده شده طبق بندهای ۱ و ۲ از ماده ۲۴ نسبت به طول کل زیر بنای خط آهن در قلمرو آن کشور عضو و نیز طول مسیرهای گنجانده شده طبق بند ۱ از ماده ۲۴ ، محاسبه شود؛ اما حق عضویت مزبور نمی تواند کمتر از ۰/۰۱٪ باشد.

۳- هر کشور عضو باید حداقل ۰/۲۵٪ و حداکثر ۱۵٪ حق عضویت ها را تأمین نماید.

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

الف - همه کشورهای عضو را برابر دیده و هزینه ای که بایستی توسط همه کشورهای عضو تأمین شود را بر اساس فرمول اشاره شده در بند ۱ تعیین نماید.

ب - صرفاً برخی از کشورهای عضو را در نظر گرفته و هزینه ای که بایستی توسط این کشورهای عضو تأمین شود را بر اساس همان فرمول تعیین کند. بند ۳، با اعمال تغییرات لازم، در این خصوص نیز اعمال خواهد گردید. این مقررات، بند ۳ ماده ۴، را تحت تأثیر قرار نخواهد داد.

۵- سهم کشورهای عضو از هزینه های سازمان به صورت پیش پرداخت نقدی، در دو قسط حداکثر تا ۳۱ اکتوبر هر یک از دو سال بودجه ای قابل پرداخت خواهد بود. این پیش پرداخت بایستی بر مبنای حق عضویت قطعی دو سال قبلی باشد.

۶- هنگام ارسال گزارش مدیریت و صورت حساب ها برای کشورهای عضو، سرْمُنشی بایستی مبلغ قطعی حق عضویت دو سال تقویمی گذشته و همچنین مبلغ پیش پرداخت نقدی دو سال تقویمی آتی را نیز ابلاغ نماید.

۷- بعد از ۳۱ دسامبر سالی که سرْمُنشی طبق بند ۶ حق عضویت را ابلاغ می نماید، بهره ای به میزان ۵٪ به حق عضویت پرداخت نشده (مقروضیت ها) دو سال گذشته تعلق می گیرد. در صورتیکه یک سال بعد از این تاریخ، یک کشور عضو، حق عضویت خود را هنوز نپراخته باشد، حق رای وی تا زمانی که تعهدش در خصوص پرداخت حق عضویت را به انجام نرساند به حالت تعلیق در خواهد آمد. با انقضای مهلت اضافی دو ساله، مجمع عمومی بررسی خواهد کرد که آیا رفتار کشور مزبور بایستی به عنوان انصراف تلویحی آن کشور از کنوانسیون تلقی شود یا خیر، و در صورت اقتضاء، تاریخ تنفیذ آن را نیز تعیین خواهد کرد.

۸- حق عضویت های معوقه در موارد انصراف پیرو بند ۷ یا ماده ۴۱، و نیز در موارد تعلیق حق رای اشاره شده در قسمت ب، بند ۴ از ماده ۴۰، همچنان به صورت قرض (دین/بدهی) باقی خواهد ماند.

۹- مبالغ دریافت نشده، از طریق منابع سازمان جبران می شوند.

۱۰- کشور عضویکه از کنوانسیون انصراف داده است می تواند از طریق الحاق به کنوانسیون مجدداً به عضویت در آید، مشروط بر اینکه مقروضیت (بدهی) های خود را پرداخته باشد.

۱۱- سازمان می تواند برای جبران هزینه های ویژه ناشی از فعالیت های پیش بینی شده در قسمت های (ی) تا (ل) بند ۳ از ماده ۲۱ مبالغی را دریافت نماید. در موارد پیش بینی شده در قسمت های (ی) و (ک)، بند ۳ از ماده ۲۱، کمیته اداری به پیشنهاد سرْمُنشی مبالغ مزبور را تعیین خواهد کرد؛ در موردی که در قسمت (ل) بند ۳ از ماده ۲۱ پیش بینی شده، بند ۳ از ماده ۳۱ اعمال خواهد شد.

بررسی حسابات

ماده بیست و هفتم:

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

۲- حساب رسی بایستی به حساب های سازمان، شامل کلیه صندوق های امانی و حساب های خاص، به نحوی که برای اطمینان از موارد ذیل، لازم میدانند رسیدگی کند:

الف - اینکه صورت وضعیت های مالی با دفاتر کلی حسابداری و حساب های سازمان مطابقت داشته باشد؛

ب - اینکه داد و ستد (transactions) های مالی که وضعیت حساب های آن رسیدگی شده با قواعد و مقررات، مفاد بودجه ای و دیگر دستورالعمل های سازمان تطابق داشته باشد.

ج - اینکه نقدینگی و دارائی سپرده شده به بانک یا صندوق نقدی، آیا با رجوع به مدارکی که مستقیماً از حافظ بودجه (Budgetary provisions) دریافت شده بررسی شده، یا اینکه واقعا شمرده شده است.

د - اینکه کنترل های داخلی، از جمله حساب رسی (Audit) داخلی، کافی می باشد.

ه - اینکه کلیه دارائی ها و دیوان و همچنین مازادها و کسری ها طبق روش هایی که مطلوب وی است محاسبه شده باشد.

۳- فقط حساب رسی میتواند هر لحظه به دفاتر ثبت، حساب ها، اسناد حسابداری و سایر اطلاعاتی که از او ضروری هستند آزادانه دسترسی داشته باشد.

۴- حساب رس بایستی در گزارش خود در خصوص داد و ستد های مالی موارد ذیل را ذکر نماید:

الف - ماهیت و دامنه حساب رسی ای که وی آن را انجام داده است .

ب - عواملی که با کامل بودن یا صحت حساب ها مرتبط هستند، مشتمل بر ، در صورت اقتضاء:

(۱) اطلاعات لازم برای ارزیابی و تفسیر صحیح حساب ها.

(۲) هر مبلغی که باید وصول می شده اما هنوز به حساب واریز نشده:

(۳) هر مبلغی که تحت تعهد هزینه منظم یا مشروطی بوده و در حساب ها قید نشده یا در صورت وضعیت های مالی لحاظ نشده است.

- (۴) هزینه منظم یا مشروطی بوده و در صورت وضعیت های مالی لحاظ نشده است.
- (۵) اینکه آیا دفاتر کلی به نحو مناسبی نگهداری شده اند یا خیر لازم است هر جا که ارائه صورت وضعیت های مالی با اصول حساب رسی به رسمیت شناخته شده که همواره اعمال می شوند متفاوت است، مشخص شود.
- ج - موارد دیگری که باید توجه کمیته اجرائی بع آنها جلب شود، برای مثال:
- (۱) موارد سوء استفاده یا فرض سوء استفاده.
- (۲) ائیلاف یا استفاده نا متعارف از سرمایه ها یا دیگر اموال سازمان (حتی اگر حساب های مربوط به داد و ستد انجام شده، صحیح باشد).
- (۳) هزینه هائی که می تواند متعاقباً منجر به هزینه های قابل توجهی برای سازمان شود.
- (۴) هرگونه عیب و نقص کلی یا جزئی در سیستم نظارت بر درآمد و مخارج یا تدارکات و تجهیزات.
- (۵) هزینه هایی که با اهداف کمیته اداری مطابقت ندارد، با در نظر گرفتن انتقالی که در چارچوب پیش نویس بودجه در صورت اقتضاء، مجاز بوده است.
- (۶) فراتر رفتن از اعتبارات مصوب، با توجه به تغییرات ناشی از نقل و انتقالاتی که در صورت اقتضاء در پیش نویس بودجه مجاز است.
- (۷) هزینه ای که با مجوزهای مربوطه مطابقت ندارد.
- د - صحت یا سقم صورت دفاتر ثبت که مربوط به تدارکات و تجهیزات هستند، و از موجودی اموال و بررسی دفاتر کلی به دست آمده است.
- به علاوه، در این گزارش می توان داد و ستدهایی را که در طول دوره بودجه ای پیشین اعلام شده و اطلاعات جدیدی در مورد آنها به دست آمده، یا داد و ستد هایی که باید در طول دوره بودجه بعدی انجام شود و بهتر کمیته اداری پیشاپیش از آن مطلع گردد، لحاظ نمود.
- ۵- حساب رسی بایستی یافته های حساب رسی را به آگاهی کمیته اداری و دبیرکل برساند. افزون بر این وی می تواند هرگونه نظری که در مورد گزارش مالی سرمُنشی مناسب می داند را ارائه نماید.

عنوان پنجم:

داوری (Arbitration)

صلاحیت

ماده بیست و هشتم:

- ۱- اختلاف بین کشورهای عضو که ناشی از تفسیر یا اعمال کنوانسیون بوده و نیز اختلافات بین کشورهای عضو که ناشی از تفسیر یا اعمال کنوانسیون بوده و نیز اختلافات بین کشورهای عضو و سازمان ناشی از تفسیر یا اجرای پروتوکول در خصوص امتیازات و مصونیت های باشد را می توان به درخواست یکی از طرفین، به دیوان داورى ارجاع داد. طرفین بایستی آزادانه، ترکیب دیوان داورى و روال داورى را تعیین کنند.
- ۲- سایر اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و سایر کنوانسیون هایی که توسط سازمان طبق بند ۲ از ماده ۲، تدوین شده اند، در صورتی که بطور مسالمت آمیز حل و فصل نشود یا به تصمیم دیوان ها و محاکم عادی ارجاع نگردد، می تواند با توافق طرف های ذینفع به دیوان داورى ارجاع شود. ماده های ۲۹ تا ۳۲ در مورد ترکیب دیوان داورى و آئین دادرسی اعمال می شود.
- ۳- هر کشوری هنگام ارسال درخواست الحاق به کنوانسیون میتواند حق عدم اجرای کلیه یا بخشی از مفاد بندهای ۱ و ۲ را برای خود محفوظ دارد.
- ۴- کشوری که به موجب بند ۳ حق شرطی را وضع می کند می تواند با اطلاع دادن به حافظ اسناد از آن صرف نظر کند. این صرف نظر نمودن، یک ماه بعد از تاریخ که حافظ اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد.

توافق نامه برای ارجاع به داورى، ثبت کننده (Registrar)

ماده بیست و نهم:

طرفین، توافقنامه های برای ارجاع به داورى منعقد می کنند که بایستی شامل موارد ذیل باشد:

الف - موضوع اصلی اختلاف ؛

ب - ترکیب دیوان و مهلت توافق شده برای معرفی داور یا داوران.

ج - محلی توافق شده برای استقرار دیوان.

توافقنامه ارجاع به داورى باید برای سرْمُنشی که نقش ثبت کننده را دارد، ارسالی شود.

داوران

ماده سی ام:

۱- سرْمُنشی بایستی فهرستی از هیئت داوران را تهیه نموده و آن را به روز نگاه دارد. هرکشور عضو میتواند دو نفر از اتباع کشور خود را در هیئت داوران نامزد نماید.

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 هرکدام از طرفین میتواند یک داور از خارج از فهرست انتخاب کند. در صورتی که در توافقنامه ارجاع به داوری، یک داور پیش بینی شده باشد، وی با توافق دو جانبه طرفین انتخاب خواهد شد. اگر توافق نامه ارجاع به داوری، ۳ یا ۵ داور را پیش بینی کرده باشد هر یک از طرفین بایستی یک یا ۲ داور را به اقتضای مورد، انتخاب نمایند و آن داوران با توافق دو جانبه، داور سوم و پنجم را انتخاب خواهند کرد که این داور، رئیس دیوان داوری خواهد بود. اگر طرفین نتوانند در خصوص تعیین یک داور واحد به توافق برسند یا داوران منتخب نتوانند در خصوص داور سوم یا پنجم به توافق برسند، آنگاه این انتخاب بایستی توسط سرْمُنشی کل صورت گیرد.

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

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

طرز العمل ها (Procedure) هزینه ها

ماده سی و یکم:

۱- دیوان داوری بایستی در خصوص طرز العمل باید دنبال شود به ویژه با عنایت به مقررات ذیل تصمیم گیری نماید:

الف - دیوان بایستی به دعاوی براساس مدارک ارائه شده از سوی طرفین رسیدگی و قضاوت نماید، اما هنگامی که قرار است نظر قانونی بدهد به تفاسیر طرفین محدود نخواهد شد.

- ب - دیوان نمی تواند به چیزی بیش از آنچه که شاکی در درخواست اصلی خود ادعا کرده یا چیزی متفاوت از ماهیت آنچه که خوانده و یا کمتر از آن را تحت عنوان بدهی تأیید نموده ، حکم دهد.
- ج - حکم داورى که می بایست ابتدا دلایل آن حکم ذکر شود توسط دیوان داورى تدوین و توسط سرْمُنشی به طرفین ابلاغ خواهد شد.
- د - به جز در صورتی که مقررات الزامی قانون کشوری که دیوان داورى در آنجا مستقر است به نحو دیگری پیش بینی کرده و یا توافقنامه مغایری بین طرف ها وجود داشته باشد، حکم داورى، نهایی خواهد بود.
- ۲- سرْمُنشی، حق الزحمه داوران را تعیین خواهد کرد.
- ۳- دیوان بایستی در حکم خود میزان هزینه ها و مخارج را تعیین نموده و در مورد اینکه آنها و همچنین حق الزحمه داوران چگونه بین طرفین تقسیم کند، تصمیم گیری نماید.

محدودیت زمانی، اجراء

ماده سی و دوم:

- ۱- در خصوص وقفه در دوره های محدودیت زمانی ، شروع اقدامات داورى همان اثرى را خواهد داشت که مقررات قابل اجراء حقوق ماهویی بر اقامه دعوى در محکمه ها یا دیوان های عادى دارد.
- ۲- حکم دیوان داورى پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که لازم الاجراء شدن در آن محقق می شود بایستی در همه کشورهای عضو نافذ باشد. شایستگی دوسیه داورى نباید مورد تجدید نظر قرار گیرد.

عنوان ششم: اصلاحات کنوانسیون

صلاحیت

ماده سی و سوم:

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

۲- مجمع عمومی در مورد پیشنهاد های مربوط به اصلاح کنوانسیون، چنانچه براساس بندهای ۴ تا ۶ مقام ذیصلاح دیگری پیش بینی نشده باشد، تصمیم گیری خواهد نمود.

۳- مجمع عمومی با دریافت پیشنهاد اصلاحی، میتواند با اکثریت پیش بینی شده در بند ۶ ماده ۱۴، درباره این که چنین پیشنهادی با یکی از مقررات یا چند مقررات ضمیمه های کنوانسیون ارتباط نزدیکی دارد تصمیم گیری نماید. در این مورد و نیز در مواردی که در جمله های دوم بندهای ۴ تا ۶ ماده آمده، مجمع عمومی صلاحیت تصمیم گیری در خصوص اصلاح آن مقررات ضمیمه ها را نیز دارد.

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

الف - بندهای ۲ تا ۵ ماده های ۹ و ۲۷.

ب - قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، به استثنای ماده های ۱، ۲، ۵، ۶، ۱۶، ۲۶، ۳۹، ۴۱، ۵۳، ۵۶ تا ۶۰.

ج - قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، به استثنای بندهای ۱ و ۲ ماده های ۱، ۵، ۶، بند ۲ ماده های ۸، ۱۲، ۱۳، بند ۲ و ۳ ماده های ۱۴، ۱۵، بندهای ۶ و ۷ ماده ۱۹، و نیز ماده های ۲۳ تا ۳۰، ۳۳ تا ۳۶، ۴۱ تا ۴۱، و ۴۴ تا ۴۸.

د - قواعد یکسان در ارتباط به استفاده وسایط در ترافیک بین المللی خط آهن (CUV) ضمیمه "د" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن، به استثنای ماده های ۱، ۴، ۵ و ۷ تا ۱۲.

ه - قواعد یکسان در ارتباط به استفاده زیربنای در ترافیک بین المللی خط آهن (CUI) ضمیمه "ه" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن، به استثنای ماده های ۱، ۲، ۴، ۸ تا ۱۵، ۱۷ تا ۱۹، ۲۱، ۲۳ تا ۲۵.

ز - قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، به استثنای ماده های ۱، ۳ و ۹ تا ۱۱ و نیز ضمایم این قواعد یکسانی.

ح - قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، به استثنای ماده های ۱، ۳، ۹. هنگامی که پیشنهاد های اصلاحی طبق قسمت های (الف) تا "ز" به کمیته تجدید نظر تسلیم گردید، یک سوم کشورهای حاضر در این کمیته می توانند الزام نمایند که این پیشنهادها جهت تصمیم گیری به مجمع عمومی تسلیم گردد.

۵ - کمیته کارشناسی (RID) بایستی در خصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح مفاد مقررات مربوط به حمل خط آهن کالا های خطرناک (RID) تصمیم گیری نماید. هنگامی که چنین پیشنهاداتی به کمیته می توانند الزام نمایند که این پیشنهاد ها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

۶ - کمیته کارشناسان فنی بایستی در خصوص پیشنهادهای مربوط اصلاح ضمایم قواعد یکسانی در ارتباط به تأیید استاندارد تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) تصمیم گیری نماید. هنگامی که چنین پیشنهاد های به کمیته کارشناسان فنی تسلیم داده می شود، یک سوم کشورهای حاضر در کمیته میتوانند الزام نمایند که این پیشنهاد ها جهت اخذ تصمیم به مجمع عمومی تسلیم گردد.

تصمیمات مجمع عمومی

ماده سی و چهارم:

۱ - سرْمُنشی بایستی تصمیمات اتخاذ شده در مجمع عمومی در خصوص عمومی در خصوص اصلاحات کنوانسیون را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.

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 کشورهای عضو، به استثنای کشورهای که پیش از لازم الاجراء خواهد بود.

۳ - اصلاحات ضمیمه های کنوانسیون که در مجتمع عمومی تصویب شده است دوازده ماه بعد از تصویب آنها توسط نمی از کشورهای که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه ارائه نکرده اند، برای تمام کشورهای عضو، به استثنای کشورهای هابی که پیش از لازم الاجراء شدن این اصلاحات، طی اظهارنامه های عدم موافقت خود با اصلاحات، طی اظهارنامه های عدم موافقت خود با اصلاحات مذکور را اعلام نموده اند و نیز به استثنای کشورهای هابی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، اظهارنامه صادر کرده اند لازم الاجراء خواهد بود. کنوانسیون که توسط مجمع عمومی تصمیم گیری شده و نیز اظهار نامه های خود مبنی بر عدم سایر کشورهای عضو برسانند. لازم الاجراء اصلاحات، محقق شده، آغاز خواهد شد.

۴ - کشورهای عضو اطلاعیه خویش مبنی بر منظوری اطلاعیه کنوانسیون فیصله شده توسط مجمع عمومی و همچنین اعلامیه مجمع مبنی بر اینکه چنین اطلاعیه را به سرْمُنشی منظور نخواهد کرد. سرْمُنشی کشورهای عضو را از موضوع اطلاع خواهد کرد.

۵ - میعاد مطرح شده در بند ۲ و ۳ از تاریخ اطلاعیه توسط سرْمُنشی که شروط برای لازم الاجراء شدن اصلاحات انجام شود.

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

۷ - هرگاه تصمیم های مجمع عمومی در خصوصی ضمیمه های کنوانسیون باشد، اجراء ضمیمه مورد نظر، زمان لازم الاجراء شدن تصمیمات در خصوص ترافیک همراه با و بین کشورهای عضوی که طبق بند ۳ ظرف مهلت مقرر با این تصمیمات مخالفت کرده اند، به حالت تعلیق در می آید. سرْمُنشی بایستی این تعلیق را به کشورهای عضو ابلاغ نماید؛ تعلیق مزبور پس از انقضاء یک ماه از تاریخ که سرْمُنشی کشورهای دیگر عضو را از بازگیری مخالفت اطلاع داده است.

تصمیم های کمیته ها

ماده سی و پنجم:

۱ - سرْمُنشی بایستی اصلاحات کنوانسیون را که کمیته ها در مورد آنها تصمیم گیری نموده اند به همه کشورهای عضو ابلاغ نماید.

۲ - اصلاحات خود کنوانسیون، که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم گیری نموده، در اولین روز از دوازدهمین ماه بعد از ماه که طی آن سرْمُنشی موارد فوق را به اطلاع کشورهای عضو رسانده لازم الاجراء خواهند شد. کشورهای عضو می توانند ظرف چهارماه بعد از تاریخ ابلاغ، اعتراض خود را تنظیم کنند. در صورت اعتراض یک چهارم کشورهای عضو، اصلاحات لازم الاجراء 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 پیش بینی شده برای لازم الاجراء شدن این تصمیم، نافذ خواهد شد.

۳ - اصلاحات ضمیمه های کنوانسیون که کمیته تجدید نظر در مورد آنها تصمیم گیری نموده، از اولین روز دوازدهمین ماه بعد از ماه که طی آن سرْمُنشی موارد فوق را به کشورهای عضو ابلاغ نموده، برای همه کشورهای عضو لازم الاجراء خواهد شد.

اصلاحاتی که در کمیته کارشناسی RID که در کمیته کارشناسان فنی قطعی شده است، در اولین روز از ششمین ماه بعد از ماهی که طی آن سرْمُنشی اصلاحات مزبور را به همه کشورهای عضو لازم الاجراء خواهد شد.

۴ - کشورهای عضو می توانند ظرف مدت ۳ 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 لازم الاجراء نخواهند شد. کشورهای عضوی که در مهلت تعیین شده علیه تصمیم متخذه اعتراض کرده باشند، اجرای آن ضمیمه، از زمانی که تصمیمات نافذ به تعلیق درآید. 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 تعلیق درآید همین قاعده در خصوص اعتراض به بخشی از تصمیمات نیز معمول خواهد شد.

۵ - سرمنشی بایستی تعلیق اشاره شده در بند ۴ را به کشورهای عضو ابلاغ نماید، این تعلیقات پس از انقضایی یک دوره یک ماهه از روزی که سرمنشی انصراف کشور مزبور از چنین اعتراضی را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید برداشته می شود.

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

الف - حق رای ندارند بند ۵ از ماده ۱۴، بند ۷ از ماده ۲۶، یا بند ۴ از ماده ۴۰).

ب - عضو کمیته مربوطه نمی باشند (جمله دوم بند ۱ از ماده ۱۶).

ج - طبق بند ۱ از ماده ۹ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن COTIF اظهارنامه صادر کرده اند، نبایستی در نظر گرفته شوند.

عنوان هفتم: قواعد نهایی

حافظ اسناد

ماده سی و ششم:

۱ - سرمنشی، حافظ اسناد کنوانسیون خواهد بود. وظایف سرمنشی به عنوان حافظ اسناد، همان هایی خواهد بود که در بخش هفتم کنوانسیون ۲۳ می سال ۱۹۶۹ در خصوص حقوق معاهدات، قید گردیده است.

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

الحاق به کنوانسیون

ماده سی و هفتم:

- ۱ - الحاق به کنوانسیون برای هر کشوری که در قلمرو آن از زیر بنای خط آهن بهره برداری می شود، آزاد است.
- ۲ - کشوری که مایل به ملحق شدن به کنوانسیون باشد بایستی تقاضانامه به حافظ اسناد عرضه نماید و حافظ اسناد بایستی آن را به کشورهای عضو ابلاغ نماید.
- ۳ - تقاضانامه مزبور بایستی ۳ ماه پس از اینکه طبق بند ۲ به کشورهای عضو ابلاغ شد پذیرفته تلقی شود، مگر اینکه ۵ کشور عضو، مخالفت هایی را به حافظ اسناد تسلیم نمایند. حافظ اسناد بایستی بلافاصله آن را به کشور درخواست کننده و کشورهای عضو ابلاغ نماید. الحاق، در اولین روز پس از گذشت ۳ ماه از ابلاغ آن نافذ خواهد بود.
- ۴ - در صورت مخالفت حداقل ۵ کشور عضو در مهلت پیش بینی شده در بند ۳، تقاضای الحاق بایستی جهات اخذ تصمیم در مورد آن به مجمع عمومی تسلیم گردد.
- ۵ - بر اساس ماده ۴۲، هرگونه الحاق به کنوانسیون، بیانگر الحاق به نسخه از کنوانسیون است که در زمان نافذ شدن الحاقی، لازم الاجراء است.

الحاق به سازمان های ائتلاف اقتصادی منطقه ای

ماده سی و هشتم:

- ۱ - الحاق به کنوانسیون برای سازمان های ائتلاف اقتصادی منطقه ای واجد صلاحیت جهت اتخاذ قوانین الزام برای اعضای خود، در موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون که یک یا چند کشور عضو ائتلف نیز به عضویت آن درآمده باشند، آزاد است. شرایط الحاق به کنوانسیون در موافقتنامه منعقد شده بین سازمان ائتلف و آن سازمان منطق های تعیین خواهد شد.
- ۲ - سازمان منطقه ای می تواند حقوقی را که به خاطر اعضای خود به موجب کنوانسیون از آن برخوردار است تا جایی که آن حقوق، موضوعاتی را پوشش دهد که در صلاحیت آن سازمان است، اعمال نماید.

این مسئله همچنین در خصوص تعهدات کشورهای عضو براساس کنوانسیون ، اعمال خواهد شد البته به استثنای تعهدات مالی اشاره شده در ماده ۲۶.

۳- در خصوص اعمال حق رأی و حق اعتراض پیش بینی شده در بند های ۲ و ۴ از ماده ۳۵ ، سازمان منطقه ای به تعداد آن اعضایش که اعضای سازمان اُتیف نیز باشند حق رأی آنها را تا حدی که بند ۲ اجازه می دهد اعمال نماید. سازمان منطقه ای در خصوصی عنوان چهارم، حق رأی نخواهد داشت .

۴- در خصوص پایان دادن به الحاق ، ماده ۴۱ با اعمال تغییرات لازم در این مورد نیز اعمال خواهد شد

اعضاء وابسته

ماده سی و نهم:

- ۱- هر کشوری که در قلمرو آن از زیربنای خط آهن بهره برداری می شود، می تواند عضو وابسته این سازمان گردد. بندهای ۲ تا ۵ از ماده ۳۷ ، با اعمال تغییرات لازم، اعمال خواهد شد.
 - ۲- یک عضو وابسته می تواند در فعالیت های ارگان های ذکر شده در قسمت های الف و ج تا و ار بند ۱ از ماده ۱۳ ، صرفاً با صلاحیت مشورتی شرکت نماید. یک عضو وابسته نمی تواند به عنوان عضو کمیته اداری انتخاب شود. سهم حق عضویت این اعضاء از هزینه های سازمان، %۲۵ در صد حق عضویت ها خواهد بود (بند ۳ از ماده ۲۶).
- ماده ۴۱ ، با اعمال تغییرات لازم، در خصوص فسخ عضویت وابسته نیز اعمال خواهد شد.

تعليق عضویت

ماده چهلیم:

- ۱- یک کشور عضو ، هرگاه بنا به دلایلی غیر مرتبط با آن کشور، دیگر در قلمرو آن، ترافیک خط آهن بین المللی صورت نگیرد، میتواند بدون انصراف از کنوانسیون ، خواستار تعلیق عضویت خود از سازمان شود.
- ۲- کمیته اداری بایستی در خصوص تقاضای تعلیق عضویت تصمیم گیری نماید. تقاضای مزبور باید حداقل ۳ ماه پیش از نشست کمیته به سرمنشی تسلیم شده باشند.
- ۳- تعلیق عضویت از اولین روز از ماه بعد از آنکه سرمنشی تصمیم کمیته اداری را به کشورهای عضو ابلاغ نماید لازم الاجراء خواهد شد. تعلیق عضویت مزبور، با اعلام آن کشور عضو مبنی بر از سرگیری ترافیک خط آهن بین المللی در قلمرو آن کشور ، خاتمه خواهد یافت. سرمنشی بایستی بلافاصله این موضوع را به سایر کشورهای ابلاغ نماید.

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

الف - معاف شدن آن کشور عضو از تعهد پرداخت حق عضویت برای تأمین هزینه های این سازمانی.

ب - تعلیق حق رای در نهاد های این سازمان .

ج - تعلیق حق اعتراضی براساس بندهای ۲ و ۳ از ماده ۳۴ و بندهای ۲ و ۴ از ماده ۳۵.

انصراف از کنوانسیون

مادهٔ چهل و یکم:

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

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

اظهارنامه ها و حق شرط ها در کنوانسیون

مادهٔ چهل دوم:

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

۲ - حق شرط ها و اظهارنامه ها بایستی به حافظ اسناد ارسال گردند. حق شرط ها یا اظهارنامه های مزبور از زمانی که کنوانسیون برای کشور مربوطه لازم الاجراء شود نافذ خواهد شد. هر اظهارنامه ای که پس از لازم الاجراء شدن کنوانسیون مطرح گردد در تاریخ ۳۱ دسامبر سال بعد، نافذ خواهد شد.

حافظ اسناد بایستی آن را به اطلاع کشورهای عضو برساند.

انحلال سازمان

مادهٔ چهل و سوم:

۱ - مجمع عمومی می تواند در خصوص انحلال سازمان و واگذاری احتمالی اختیارات آن به یک سازمان بین الدولی دیگر، تصمیم گیری نموده و در صورت اقتضاء، شرایط این واگذاری را با سازمان مزبور تدوین نماید.

۲ - در صورت انحلال سازمان، اموال و دارائی های آن بین کشورهای عضو که در طی ۵ سال قبل از زمان اخذ تصمیم انحلال بر اساس بند ۱، بی وقفه عضو سازمان بوده اند، توزیع خواهد شد. این تقسیم دارائی به تناسب میانگین نرخ درصدی است که آنها طی ۵ سال گذشته، بابت هزینه های سازمان، حق عضویت پرداخت نموده اند.

مفاد موقتی

مادهٔ چهل و چهارم:

در موارد پیش بینی شده در بند ۷ از مادهٔ ۳۴، بند ۴ از مادهٔ ۳۵، بند ۱ از مادهٔ ۴۱ و مادهٔ ۴۲، قوانینی که در هنگام انعقاد قرارداد تابع قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، قواعد یکسانی در ارتباط به ترافیک بین المللی خط آهن (CUV) ضمیمه "د" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (CUI) ضمیمه "ه" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن لازم الاجراء بوده اند برای آن قرارداد ها همچنان قابل اعمال خواهند بود.

متون کنوانسیون

مادهٔ چهل و پنجم:

۱ - کنوانسیون به زبان های فرانسوی، آلمانی و انگلیسی نوشته خواهد شد. در صورت اختلاف در متن، فقط متن فرانسوی معتبر خواهد بود.

۲ - سازمان می تواند به پیشنهاد یکی از کشورهای مربوطه، ترجمه رسمی کنوانسیون را به سایر زبان ها منتشر کند در صورتی که یکی از این زبان رسمی حداقل ۲ کشور عضو باشد. این ترجمه ها با همکاری بخش های ذیصلاح کشورهای مربوطه عضو تدوین خواهد شد.

پروتوکول امتیازات و مصونیت های سازمان بین الملل حمل و نقل بین المللی خط آهن (أتیف)

مصونیت قضائی، اجراء و توقیف اموال

ماده اول:

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

الف - تا جایی که این سازمان صراحتاً در یک مورد خاصی از چنین مصونیتی صرف نظر کرده باشد.

ب - در مورد اقدام حقوقی مدنی که توسط شخص ثالث اقامه شود.

ج - در مورد دعوی متقابل که مستقیماً با دعوی حقوقی که توسط این سازمان شروع شده مرتبط باشد.

د - در مورد توقیف اموال با حکم قضائی، در خصوص حقوق، دستمزد و سایر مزایای قابل پرداخت توسط سازمان به یکی از کارکنان خود.

۲ - دارائی و سایر مایملک این سازمان، در هر جا که قرار داشته باشد از هرگونه مصادره، ضبط، گروکشی و هر شکل دیگری از توقیف یا مصادره اموالی مصون خواهد بود مگر در موردی که این کار به عنوان اقدام مؤقت برای پیشگیری از حوادثی ضروری تلقی شود که مربوط به وسایل نقلیه موتوری متعلق به سازمان یا وسایل نقلیه ای که از جانب سازمان در حال فعالیت هستند بوده و یا همچنین در خصوص تحقیقاتی که با این حوادث مرتبط باشد.

حفاظت در برابر مصادره اموال

ماده دوم:

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

معافیت از مالیات ها

ماده سوم:

۱ - هرکشور عضو، باید اموال و درآمدهای این سازمان را برای انجام فعالیت های رسمی اش از مالیات مستقیم، معاف نماید. هرگاه خریداری یا خدماتی با مبلغ چشمگیر که برای انجام فعالیت های رسمی سازمان بسیار ضروری است

صورت گیرد یا استفاده شود و هرگاه بهای خریده‌ها یا خدمات مزبور مشمولی 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.

۲ - هیچ معافیتی به هزینه‌ها و مالیات‌هایی که صرفاً بابت پرداخت برای خدمات ارائه شده می باشد تعلق نخواهد گرفت.

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

معافیت از مالیات‌ها و عوارض

ماده چهارم:

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

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

۳ - بند ۳ از ماده ۳ برای کالا‌های وارد شده بر طبق بند ۱ نیز، با اعمال تغییرات لازم، اعمال خواهد شد.

فعالیت‌های رسمی

ماده پنجم:

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

داد و ستد پولی

ماده ششم:

سازمان می تواند هر نوع از وجوه، ارز، پول ناقل یا اوراق بهادار را دریافت و نگهدارد. سازمان می تواند موارد مذکور را آزادانه و برای کلیه مصارف پیش بینی شده توسط کنوانسیون در اختیار داشته باشد و حساب هائی را با هر ارزی تا جایی که برای انجام تعهداتش لازم باشد افتتاح نماید.

ارتباطات

ماده هفتم:

سازمان برای ارتباطات رسمی و فرستادن تمامی اسناد خود، از همان نحوه رفتاری برخوردار خواهد بود که هر کشور عضو با سازمان های بین المللی قابل قیاس دیگر اختصاص می دهد.

امتیازات و مصونیت های نمایندگان دولت های عضو

ماده هشتم:

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

الف - مصونیت قضائی، حتی پس از پایان ماموریت، در خصوص اقداماتی اعم از گفتاری و نوشتاری، که در راستای انجام داده اند اما این مصونیت در مورد خسارت یا آسیب دیگری ناشی از حوادث ایجاد شده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل و نقل دیگری که متعلق به نماینده یک دولت بوده یا وی آنرا می رانده است، اعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه ای نیز نخواهد بود.

ب - مصونیت از دستگیری و بازداشت موقت، به استثنای بازداشتی که در حین ارتکاب جرم.

ج - مصونیت از توقیف اثاثیه شخصی، به استثنای توقیف حین ارتکاب جرم.

د - مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته های رسمی آنها.

ه - معافیت خود و همسران آنها از کلیه تدابیر محدود کننده ورود، و از کلیه تشریفات ثبت مشخصات بیگانگان.

و - همان تسهیلاتی در خصوص کنترولی های تبدیل ارز و پولی که به نمایندگان دولت های خارجی در ماموریت های اداری موقت اعطاء می شود.

امتیاز ها و مصونیت های کارکنان سازمان

ماده نهم:

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

الف - مصونیت قضایی در خصوص اقداماتی اعم از گفتار و نوشتار، که در راستای انجام وظایف شان و در چارچوب اختیارات شان انجام داده اند؛ اما این مصونیت در مورد مقفود شدن یا خسارات ناشی از حوادث ایجاد شده با وسیله نقلیه موتوری یا هر وسیله حمل و نقل دیگری که متعلق به کارمند سازمان بوده یا وی آن را می رانده است اعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه ای نیز نخواهد بود. کارکنان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود.

ب - مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته های رسمی .

ج - برخورداری از همان معافیت از تدابیر محدود کننده مهاجرت و حاکم بر ثبت مشخصات بیگانگان که معمولاً به کارمندان سازمان های بین المللی اعطاء می شود اعضای خانواده های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می دهند نیز از همان تسهیلات بهره مند خواهند بود.

د - معافیت از مالیات ملی بر درآمد، مشروط بر اعمال یک مالیات داخلی به نفع سازمان بر حقوق ها، دستمزدها و سایر مزایای پرداختی توسط سازمان؛ با این حالی کشورهای عضو می توانند این حقوق ها، دستمزدها و مزایا را به منظور ارزیابی میزان مالیات مقرر شده بر درآمد از دیگر منابع به حساب آورند، کشورهای عضو موظف به اعمال این معافیت از مالیات بر پرداخت ها، مستمری بازنشستگی و مستمری بازماندگان که توسط سازمان به کارمندان سابق خود یا ذوی الحقوق آنها پرداخت می شود، نمی باشند.

ه - در ارتباط با قوانین تبدیل ارز ، همان امتیازاتی که معمولاً به کارکنان سازمان های بین المللی اختصاص می یابد.

و - در زمان بحران بین المللی، همان تسهیلات بازگشت به موطن برای کارکنان سازمان و اعضای خانواده های آنها که بخشی از خانوار را تشکیل می دهند اختصاصی خواهد یافت که به کارکنان سایر سازمان های بین المللی اعطاء می شود.

امتیازات و مصونیت های کارشناسان

ماده دهم:

کارشناسانی که سازمان به خاطر خدمات شان آنها را فرا می خواند، مادامی که در حال انجام وظایف خود در ارتباط با سازمان یا تقبل ماموریت ها از سوی سازمان باشند، از امتیازات و مصونیت های ذیل برخوردار خواهند بود، البته تا حدی که برای انجام وظایف شان الزامی باشد، از جمله در طول سفر هایی که برای انجام وظایف صورت می گیرد و در طول چنان ماموریت هایی:

الف - مصونیت قضائی در خصوص اموری، اعم از گفتاری یا نوشتاری، که در راستای انجام وظایفشان، انجام داده اند؛ در هر صورت، مصونیت مزبور در موارد آسیب دیدگی یا خسارت های 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 آنرا می رانده است اعمال نخواهد شد، همچنین این مصونیت، شامل جرایم رانندگی مربوط به چنان وسیله نقلیه ای نیز نخواهد بود کارشناسان سازمان حتی پس از قطع رابطه خدمتی شان با سازمان همچنان از این مصونیت برخوردار خواهند بود.

ب - مصونیت از تعرض برای کلیه اسناد و نوشته های رسمی.

ج - تسهیلات لازم در خصوص کنترل مبادله ارز برای انتقال دستمزد کارشناسان.

د - همان تسهیلاتی که در خصوص اثاثیه شخصی، به نمایندگان دولت های خارجی در طی ماموریت های اداری موقتاً اعطاء شده است.

هدف از امتیازات و مصونیت های اعطا شده

ماده یازدهم:

۱ - امتیازات و مصونیت های پیش بینی شده در این پروتوکول صرفاً بدین منظور تدوین شده اند که در هر شرایطی، عملکرد آزادانه سازمان و استقلال کامل اشخاصی که این امتیازات مواردی که حفظ آن ممکن است مانع از اقدام قضائی شود و همچنین در مواردی که لغو آن لطمه های در نیل به هدفی که به خاطر آن، این امتیاز اختصاص یافته، وارد ننماید، لغو خواهند کرد.

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

الف - دولت های عضو، در خصوص نمایندگان خود.

ب - کمیته اداری در خصوص سرْمُنشی.

ج - سرْمُنشی در خصوص سایر کارکنان سازمان و همچنین در خصوص کارشناسی که سازمان به خاطر خدمات آنها، آنها را فرامی خواند.

پیشگیری از سوء استفاده

ماده دوازدهم:

۱ - هیچ یک از مفاد این پروتوکول نمی تواند حق هیچ یک از کشورهای عضو مبنی بر اتخاذ اقدام احتیاطی ضروری به نفع امنیت عمومی خود را زیر سوالی ببرد.

۲- این سازمان باید همیشه با مراجع ذیصلاح دولت های عضو به منظور تسهیل اجرای شایسته عدالت، تضمین رعایت قوانین و دستورالعمل های دولت های عضو مورد نظر، و جلوگیری از هرگونه سوء استفاده ای که ممکن است از امتیازات و مصونیت های پیش بینی شده در این پروتوکول ایجاد شود همکاری نماید.

نحوه برخورد با اتباع خود

ماده سیزدهم:

هیچ دولت عضوی موظف به دادن امتیازات و مصونیت های اشاره شده در این پروتوکول در ماده های:

الف - ماده ۸، بجز قسمت د.

ب - ماده ۹، بجز موارد الف، ب و د.

ج - ماده ۱۰، بجز موارد الف و ب، به اتباع خود یا به اشخاصی که اقامت دائم آنها در آن کشور است، نمی باشد.

موافقتنامه های تکمیلی

ماده چهارم:

این سازمان می تواند با یک یا چند عضو، به منظور اجرای این پروتوکول در خصوص آن کشور یا کشورها، جهت تضمین عملکرد مناسب این سازمان موافقتنامه های دیگر منعقد نماید.

قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافری توسط خط آهن (CIV ضمیمه A کنوانسیون)

عنوان اول: مفاد کلی

عمومیات

ماده اول:

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

۲ - هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع قرارداد واحدی شامل حمل و نقل جاده ای یا حمل و نقل از طریق گذرگاه های آبی داخلی در ترافیک داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل خط آهن فرامرزی باشد، این قواعد یکسان بایستی اعمال شود.

۳ - هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع قرارداد واحدی باشد که شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق گذرگاه های آبی داخلی یک کشور عضو، به عنوان مکمل حمل و نقل خط آهن باشد، این قواعد یکسان بایستی اعمال شود، این در صورتی است که حمل و نقل از طریق گذرگاه های آبی داخلی یا دریایی در خطوطی انجام گیرد که در فهرست خطوط پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون آمده باشد.

۴ - همچنین این قواعد یکسانی تا جایی که مربوط به مسولیت انتقال دهنده (Carriage) در خصوصی فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران باشد، شامل اشخاصی که طبق قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) محموله را همراهی می کنند نیز خواهد بود.

۵ - این قواعد یکسان در مورد انجام حمل و نقل بین ایستگاه هایی که در قلمرو دولت های همجوار واقع شده باشد اعمال نخواهد شد. این در صورتی است که زیربنای این ایستگاه ها با یک یا چند نفر مدیر زیربنایی باشد که فقط تابع یکی از آن دولت ها باشند.

۶ - هر کشوری که طرف کنوانسیون مرتبط با حمل و نقل مسافری خط آهن بین المللی قابل مقایسه با این قواعد یکسانی باشد، میتواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون کتیف، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را فقط در مورد حمل

ونقل بر روی قسمتی از زیربنای خط آهن واقع در قلمرو خود اعمال خواهد کرد. این قسمت از زیربنای خط آهن باید دقیقاً تعریف شده و به زیربنای خط آهن یک کشور عضو متصل باشد. هنگامی که یک دولت اظهارنامه ذکر شده فوق را صادر نموده باشد، این قواعد یکسان صرفاً به شرطی اعمال خواهد شد که:

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

ب - زیربنای تعیین شده زیر بنای دو کشور عضو را به یکدیگر متصل نماید و اینکه در قرارداد حمل و نقل ترانزیتی مشخص شده باشد.

۷ - کشوری که طبق بند ۶، حق شرط گذاشته باشد میتواند در هر زمان، با اطلاع دادن به حافظ اسناد، از آن انصراف دهد. این انصراف یک ماه بعد از روزی که در آن حافظ اسناد آنرا به کشورهای عضو ابلاغ نماید، نافذ خواهد شد. اظهارنامه، هنگامیکه کنوانسیون اشاره شده در حمله اول از بند ۶، دیگر برای آن کشور لازم الاجراء نباشد، فاقد اعتبار خواهد شد.

اظهارنامه در خصوص مسؤلیت در مورد فوت یا صدمات جسمی به مسافران

ماده دوم:

هرکشور در هر زمانی می تواند اعلام کند که آن کشور برای مسافرانی که حوادث رویداده در قلمرو کشور مزبور هستند مجموع مقررات مربوط به مسؤلیت انتقال دهنده (Carriage) در خصوصی فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران را اعمال نخواهد کرد البته چنانچه آن مسافران از اتباع آن کشور و یا اشخاصی باشند که در آن کشور اقامت دارند .

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

تعاریف

ماده سوم:

در اهداف این قواعد یکسان واژه :

الف - انتقال دهنده (Carriage) به انتقال دهنده (Carriage) قراردادی اطلاق می گردد که مسافر، حسب این قواعد یکسان، قرارداد حمل و نقل را با وی منعقد نموده یا به انتقال دهنده (Carriage) بعدی که بر مبنای این قرارداد مکلف است، اطلاق می شود .

ب - انتقال دهنده (Carriage) جانشین ، به انتقال دهنده (Carriage) اطلاق می گردد که قرارداد را با حمل با مسافر منعقد نکرده است اما انتقال دهنده (Carriage) اشاره شده در قسمت الف، انجام بخشی از حمل و نقل خط آهن یا تمام آن را به او محول کرده است .

ج - شرایط کلی حمل و نقل به شرایط انتقال دهنده (Carriage) اطلاق میشود که به صورت تعرفه ها یا شرایط کلی است که به طور قانونی در هر کشور عضو لازم الاجراء است و آن شرایط با انعقاد قرارداد حمل، بخش لاینفک قرارداد حمل شده است.

د - وسیله نقلیه به وسیله نقلیه موتوری یا کشنده های (تریلر) اطلاق می شود که جهت حمل مسافر استفاده می گردد.

سرکشی یا فسخ

ماده چهارم:

۱ - کشورهای عضو می توانند موافقتنامه هایی منعقد کنند که در حمل و نقلی که منحصرأ بین دو ایستگاه واقع در دو طرف مرز آنها صورت می گیرد و چنانچه ایستگاه دیگری بین آنها وجود نداشته باشد، عدول از این قواعد یکسان را پیش بینی نماید.

۲ - در خصوص حمل و نقل بین دو کشور عضو که با عبور از یک کشور غیر عضو انجام می گیرد ، کشورهای مورد نظر می توانند موافقتنامه هایی منعقد کنند. که از این قواعد یکسان عدول نماید.

۳ - منوط به سایر مقررات حقوق بین المللی عمومی، دو یا چند کشور عضو می توانند شرایطی را بین خود تعیین کنند که به موجب شرایط مزبور، انتقال دهنده (Carriage) ها متعهد به جابجائی مسافران ، اثاثیه مسافران، حیوانات و وسایل نقلیه در ترافیک بین آن کشورها باشند.

۴ - موافقتنامه های اشاره شده در بند ه ای ۱ تا ۳ و همچنین لازم الاجراء شدن آنها باید به سازمان بین الدولی حمل و نقلی بین المللی خط آهن ابلاغ شود. سرمنشی سازمان، آن را به کشورهای عضو و مؤسسات ذینفع ابلاغ خواهد نمود.

قانون الزامی

ماده پنجم:

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هرگونه قید و شرط دیگری که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود.

الغای چنین قید و شرط هایی شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل نخواهد بود. با این حال، یک انتقال دهنده می تواند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین تری از آنچه که در این قواعد یکسان پیش بینی شده، به عهده گیرد.

عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل

قرارداد حمل

ماده ششم:

۱ - طبق قرارداد حمل، انتقال دهنده متعهد خواهد شد که مسافر، و نیز در صورت اقتضاء، اثاثیه مسافر و وسایل نقلیه را به مقصد تحویل دهد.

۲ - قرارداد حمل باید با یک یا چند تکت که به مسافر ارائه می شود، 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 تاثیر قرار دهد.

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

تکت

ماده هفتم:

۱ - شرایط کلی حمل، شکل و محتوای تکت ها و همچنین زبان و مشخصاتی را که آن تکت ها با آن مشخصات باید چاپ و آماده شوند، تعیین خواهد کرد.

۲ - حداقلی، موارد زیر می بایست روی تکت درج شود:

الف - انتقال دهنده (Carriage).

ب - بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متقاضی، تابع این قواعد یکسان خواهد بود این امر را میتوان با درج علامت اختصاری قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) مشخص نمود.

ج - 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 بهره برداری نماید.

۳ - مسافر باید به هنگام دریافت تکت مطمئن شود که آن تکت طبق مشخصه های وی تنظیم شده است.

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

۵ - تکت را میتوان به شکل ثبت الکترونیک داده هایی که قابل تبدیل به نشانه هایی خوانای نوشتاری باشند. صادر کرد. روال مورد استفاده برای ثبت و رفتار با داده ها باید از نظر عملکردی یکسان باشد، به ویژه تا حدی که مربوط به ارزش سند تکت باشد که با آن داده ها نشان داده می شود.

پرداخت و استرداد هزینه حمل

ماده هشتم:

۱ - جز در صورتی که توافق متفاوتی بین مسافر و انتقال دهنده باشد، کرایه حمل بایستی از قبل قابل پرداخت باشد.

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

حق حمل شدن محرومیت از حمل

ماده نهم :

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

الف- مسافری که تکت معتبر ارائه نکند ، باید علاوه بر پرداخت هزینه حمل، هزینه اضافه ای بپردازد.

ب - می توان از ادامه سفر مسافری که از پرداخت هزینه حمل یا هزینه اضافه مورد تقاضا سرباز زده جلوگیری کرد.

ج - آیا و تحت چه شرایطی هزینه مازاد بایستی مسترد گردد.

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

الف - برای ایمنی و عملکرد درست عملیات بهره برداری یا برای ایمنی دیگر مسافران خطری ایجاد کنند.

ب - 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 اثاثیه ثبت شده خود را، ندارند.

انجام تشریفات اداری

ماده دهم:

مسافر باید از تشریفات که گمرک یا دیگر مقامات اداری لازم می داند تبعید نماید.

لغو و تاخیر در حرکت قطار؛ نرسیدن به قطار

ماده یازدهم:

انتقال دهنده (Carriage) باید هر جا لازم باشد لغو حرکت قطار یا نرسیدن به قطار را روی تکت تصدیق کند.

عنوان سوم: حمل حیوانات ، اثاثیه ای دستی، اثاثیه ثبت شده و وسایل نقلیه

فصل اول

مفاد عمومی

حیوانات و کالا های قابل قبول

ماده دوازدهم:

۱ - مسافر می تواند کالاهائی را که به آسانی قابل حمل هستند (اثاثیه دستی) و همچنین حیوانات زنده را طبق شرایط کلی حمل و نقل با خود حمل کند. به علاوه، مسافر می تواند کالاهای بزرگ را طبق مقررات ویژه که در شرایط کلی حمل آمده است با خود همراه داشته باشد. کالاهای یا حیواناتی که ممکن است باعث اذیت و ناراحتی مسافران شوند یا خسارتی ایجاد نمایند نباید اجازه داده شود که به صورت اثاثیه دستی حمل شوند.

۲- مسافر می تواند کالاهای و حیواناتی را به عنوان اثاثیه ثبت شده براساس شرایط کلی حمل ارسال نماید.

۳ - انتقال دهنده می تواند، طبق مقررات ویژه که در شرایط کلی حمل آمده است، حمل وسایل نقلیه را به همراه مسافران بپذیرد.

۴- حمل کالاهای خطرناک به عنوان اثاثیه دستی، اثاثیه ثبت شده و نیز حمل آنها داخل یا بالای وسایل نقلیه که با این عنوان کالاهای خطرناک توسط راه آهن حمل می شوند، باید با قواعد حمل و نقل بین المللی خط آهن کالا های خطرناک (RID) مطابقت داشته باشد.

بازرسی

ماده سیزدهم:

۱ - وقتی دلیل مؤجه برای مظنون شدن به قصور در رعایت شرایط حمل وجود داشته باشد، انتقال دهنده (Carriage) حق دارد این مسئله که آیا کالاها (اثاثیه دستی، اثاثیه ثبت شده، وسایل نقلیه شامل محموله آنها) و حیوانات حمل شده، واجد شرایط کلی حمل هستند یا خیر را بررسی نماید مگر اینکه قوانین و دستورالعمل های کشوری که بازرسی در آن صورت می گیرد چنین بازرسی ای را ممنوع کرده باشد. مسافر باید برای حضور در بازرسی دعوت شود.

۲ - اگر مسافر حاضر نشود یا در دسترس نباشد، انتقال دهنده (Carriage) باید حضور دو شاهد بی طرف را الزام نماید.

انجام تشریفات اداری

ماده چهاردهم :

مسافر هنگام حمل کالا (اثاثیه دستی، اثاثیه ثبت شده، وسایل نقلیه و بارگیری آنها) یا حیوانات خود، باید از تشریفات مورد نظر مسئولین گمرک یا سایر مراجع اداری تبعیت نماید.

مسافر باید به جز در موارد استثناء در قوانین و دستورالعمل های پیش بینی شده هر کشور، در هنگام بازرسی این کالا حضور داشته باشد.

فصل دوم

اثاثیه دستی و حیوانات

نظارت

ماده پانزدهم:

نظارت و مراقبت از اثاثیه دستی و حیوانات همراه مسافر، بر عهده خود مسافر است.

فصل سوم

اثاثیه دستی و حیوانات

ارسال اثاثیه ثبت شده

ماده شانزدهم:

- ۱ – تعهدات قراردادی مربوط به ارسال اثاثیه ثبت شده باید در رسید ثبت اثاثیه که به مسافر داده می شود درج شود.
- ۲ – مطابق با ماده ۲۲، نامتعارف بودن یا مفقود شدن رسید ثبت اثاثیه، بوجود یا اعتبار توافقنامه های مربوط به ارسال اثاثیه ثبت شده، همچنان تابع این قواعد یکسان باقی خواهند بود، تاثیر نمی گذارد.
- ۳ – رسید ثبت اثاثیه سند مشهود ثبت اثاثیه و شرایط حمل آن خواهد بود.
- ۴ – فرض بر این خواهد بود هنگامی که انتقال دهنده (Carriage) اثاثیه ثبت شده را تحویل می گیرد، اثاثیه ظاهراً در شرایط خوبی بوده و تعداد و وزن اقلام اثاثیه با مندرجات رسید ثبت اثاثیه مطابقت داشته، مگر خلاف آن ثابت گردد.

رسید ثبت اثاثیه

ماده هفدهم:

۱ - شرایط کلی حمل، شکل و محتوای رسید ثبت اثاثیه و همچنین زبان و مشخصاتی را که رسید ثبت اثاثیه به آن زبان و با آن مشخصات باید چاپ و آماده شود، تعیین خواهد کرد.

بند ۵ از ماده ۷ با اعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز اعمال خواهد شد.

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

الف - انتقال دهنده.

ب - بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقضی، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این مسئله را میتوان با درج علامت اختصاری قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) مشخص نمود،

ج - ثبت هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به ارسال اثاثیه ای ثبت شده را اثبات کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.

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

ثبت و حمل

ماده هجدهم:

۱ - به جز جایی که شرایط کلی حمل، به گونه دیگری مقرر نماید، اثاثیه فقط در صورت ارائه بلیتی که حداقل تا مقصد اثاثیه اعتبار داشته باشد، ثبت خواهد شد.

در سایر موارد، ثبت اثاثیه مطابق با دستورالعمل های لازم الاجراء در محل ارسال انجام خواهد شد.

۲- هرگاه شرایط کلی حمل مقرر نماید که میتوان اثاثیه را بدون صدور تکت مورد پذیرش قرارداد، مقررات این قواعد یکسانی که تعیین کننده حقوق و تکالیف مسافر در خصوصی اثاثیه ثبت شده اش می باشد، با اعمال تغییرات لازم، در مورد فرستنده اثاثیه ثبت شده نیز اعمال خواهد شد.

۳- انتقال دهنده می تواند اثاثیه ثبت شده را با قطار دیگر یا با شیوه دیگری از حمل و نقل و از مسیری متفاوت با مسیری که مسافر انتخاب نموده ارسال نماید.

پرداخت کرایه حمل اثاثیه ثبت شده

ماده نهم:

جز در صورت توافق دیگری بین مسافر و انتقال دهنده، هزینه حمل اثاثیه ثبت شده، هنگام ثبت باید قابل پرداخت باشد.

نشانه گذاری اثاثیه ثبت شده

ماده بیستم:

مسافر باید روی هر قلم از اثاثیه ثبت شده، در محل کاملاً قابل رویت، به شکل کاملاً خوانا و یا روشی که دوام کافی داشته باشد، موارد زیر را درج نماید:

الف - نام و نشانی خود (مسافر).

ب - مقصد (مسافر)

حق در اختیار داشتن اثاثیه ثبت شده

ماده بیست و یکم:

۱ - اگر شرایط اجازه دهد و اگر الزامات گمرک یا الزامات دیگر مقامات اداری بدین وسیله نقض نشود، مسافر می تواند با ارائه رسید ثبت اثاثیه و چنانچه شرایط کلی که حمل مقرر داشته باشد، با ارائه تکت درخواست نماید که اثاثیه در محل ارسالی، مسترد شود.

۲ - شرایط کلی حمل می تواند در بردارنده مقررات دیگری در خصوص حق در اختیار گرفتن اثاثیه ثبت شده، به ویژه در خصوص حق در اختیار گرفتن اثاثیه ثبت شده، به ویژه در خصوص حق تغییر مقصد و پیامدهای احتمالی مالی که مسافر باید آنرا متحمل شود، باشد.

تحويل

ماده بیست و دوم:

۱ - اثاثیه ثبت شده در قبال ارائه رسید ثبت اثاثیه و در صورت اقتضاء، در قبال پرداخت هزینه محموله، تحويل می گردد. انتقال دهنده (Carriage) حق بررسی این که آیا دارنده رسید مجاز به دریافت محموله است یا خیر را دارد بدون آنکه موظف به این کار باشد.

۲ - موارد ذیل برابر با آن است که محموله دارنده رسید ثبت اثاثیه تحويل داده شده است چنانچه، با دستورالعمل های لازم الاجراء در مقصد مطابقت داشته باشد:

الف - اگر اثاثیه به مسولین گمرک یا مقامات مرزی در ساختمان ها یا انبارهای آنها تحويل شده باشد چنانچه این انبارها و ساختمان ها تحت نظارت انتقال دهنده نباشد.

ب - حیوانات زنده به شخص ثالث تحويل شده باشد.

۳ - دارنده رسید ثبت اثاثیه می تواند تحويل اثاثیه را در مقصد، درست پس از سرآمدن زمان توافق شده و در صورت اقتضاء، پس از سرآمدن زمان لازم برای انجام عملیات توسط گمرک یا دیگر مسولین اداری، خواستار شود.

۴ - در صورت عدم تسلیم رسید ثبت اثاثیه، انتقال دهنده (Carriage) صرفاً موظف خواهد بود اثاثیه را به شخصی که حق خود بر آن را اثبات کند تحويل نماید؛ اگر دلایل ارائه شده ناکافی باشد، انتقال دهنده می تواند تقاضای وثیقه کند.

۵ - اثاثیه، در مقصدی که برای آن مقصد ثبت شده است، تحويل داده خواهد شد.

۶ - دارنده رسید ثبت اثاثیه که اثاثیه اش تحويل داده نشده باشد، می تواند درخواست کند که طبق بند 3، روز و ساعتی که وی درخواست تحويل اثاثیه را نموده است روی رسید درج نمایند.

۷ - اگر انتقال دهنده به درخواست شخص ذیحق مبنی بر بازرسی اثاثیه ثبت شده به منظور اثبات خسارت گفته شده، ترتیب اثر ندهد، شخص ذیحق می تواند از دریافت اثاثیه سرباز زند.

۸ - در تمامی سایر موارد، تحويل اثاثیه، مطابق با دستورالعمل های لازم الاجراء مقصد انجام خواهد شد.

فصل چهارم

وسایل نقلیه

شرایط حمل

ماده بیست و سوم:

مقررات ویژه ی حاکم بر حمل وسایل نقلیه، که در شرایط کلی حمل گنجانده شده است، مخصوصاً مشخص کننده شرایط خواهد بود که بر پذیرش حمل، ثبت، بارگیری، تخلیه محموله و تحویلی و همچنین تعهدات مسافر، حاکم است.

رسید حمل

ماده بیست و چهارم:

۱ – تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه باید از طریق رسید حمل که برای مسافر صادر می شود، مشخص گردد. رسید حمل را میتوان در تکت مسافر گنجانده.

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

۳ – موارد زیر، حداقلی، باید در رسید حمل درج گردد:

الف – انتقال دهنده (Carriage).

ب – بیان این نکته که حمل، علیرغم هرگونه شرط متناقضی، تابع این قواعد یکسان خواهد بود؛ این امر را می توان با درج علامت اختصاری قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) مشخص نمود.

ج – هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایل نقلیه را اثبات کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوقی ناشی از قرارداد حمل نماید.

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

قوانین قابل اجراء

ماده بیست و پنجم:

پیرو مقررات فصل حاضر، مقررات فصل سوم در خصوص حمل اثاثیه در مورد وسایل نقلیه نیز اعمال خواهد گردید.

عنوان چهارم

مسئولیت انتقال دهنده (Carriage)

مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی به مسافران

اساس مسئولیت

ماده بیست و ششم:

۱ – انتقال دهنده در مورد مفقودی یا آسیب ناشی از فوت، جراحات یا هرگونه آسیب جسمی یا روحی به یک مسافر که به دلیل حادثه ناشی از عملیات خط آهن و هنگام مستقر بودن در وسایل نقلیه خط آهن، یا در هنگام ورود یا خروج از آنها ایجاد شود، فارغ از اینکه زیربنای خط آهن مورد مسوول خواهد بود.

۲ – انتقال دهنده (Carriage) در موارد ذیل از مسئولیت معاف خواهد بود:

الف – چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات خط آهن ارتباطی نداشته باشد و انتقال دهنده (Carriage) علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن ممانعت نماید.

ب – تا جایی که حادثه به علت خطای مسافر ایجاد شده باشد.

ج - چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که انتقال دهنده (Carriage) علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد نتواند از آن احتراز نماید؛ شرکت دیگری که از همان زیربنای خط آهن استفاده می کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

۳ - اگر حادثه به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن انتقال دهنده (Carriage) براساس قسمت ج، از بند ۲، کاملاً از مسؤلیت مبری نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان پاسخگوی همه چیز خواهد بود، البته بدون اینکه هیچ حقی از وی مبنی بر مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث تضییع گردد.

۴ - این قواعد یکسان، هر مسؤلیتی که ممکن است مشمول انتقال دهنده (Carriage) باشد، اما در موارد موجود در بند ۱ پیش بینی نشده باشد، را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

۵ - اگر حمل و نقلی که موضوع یک قرارداد حمل واحد است توسط چند انتقال دهنده (Carriage) متوالی انجام گیرد، انتقال دهنده (Carriage) که طبق قرارداد حمل، مسؤل ارائه خدمات حمل و نقل در مسیری است که حادثه رخ داده است در مورد فوت و جراحات مسافران مسؤل خواهد بود. چنانچه این خدمات توسط خود انتقال دهنده (Carriage) ارائه نشود، بلکه توسط یک انتقال دهنده (Carriage) جانشین ارائه گردد، هر دو انتقال دهنده (Carriage) طبق این قواعد یکسان مشترکاً و جداگانه مسؤل می باشند.

جبران خسارت در صورت فوت

ماده بیست و هفتم:

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

الف - هزینه های ضروری مرتبط به فوت و به ویژه هزینه حمل جسد و هزینه های تدفین آن،

ب - اگر مرگ بلافاصله اتفاق نیفتد، جبران خسارات پیش بینی شده در ماده 28 آمده است.

۲ - اگر در اثر مرگ مسافر، اشخاصی که وی طبق قانون وظیفه 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.

جبران خسارات در مورد صدمات جسمی

ماده بیست و هشتم:

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

الف - هزینه های ضروری، به ویژه هزینه های مربوط به درمان و حمل و نقل .

ب - جبران خسارت مالی وارده، به خاطر از کارافتادگی کلی یا جزئی یا به خاطر نیازهای افزایش یافته فرد مسافر.

غرامت دیگر صدمات جسمی :

ماده بیست و نهم:

قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه ای انتقال دهنده باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده های پیش بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

شکل و میزان جبران خسارت در صورت فوت و صدمات جسمی

ماده سی ام:

۱ - خسارت پیش بینی شده در بند ۲ از ماده ۲۷، و قسمت ب 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.

۲ - میزان جبران خسارت پرداختنی به موجب بند ۱، براساس قانون ملی تعیین خواهد شد. در هر حال، برای اهداف این قواعد یکسان، سقف مبلغ پرداختنی برای هر مسافر ۱۷۵،۰۰۰ واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکل مستمری سالیانه ای که با آن مبلغ کلی مطابقت داشته باشد، البته چنانچه سقف تعیین شده مبلغ مستمری قانون ملی، مبلغی کمتر از آن میزان مستمری سالیانه ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می شود.

سایر شیوه های حمل و نقل

ماده سی و یکم:

- ۱ - پیرو بند ۲، مقررات مربوط به مسؤلیت انتقال دهنده در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران، بر مفقودی یا آسیب دیدگی پیش آمده طی حمل و نقل که طبق قرارداد حمل و حمل خط آهن نبوده است، اعمال نخواهد شد.
- ۲ - با این حال، هنگامی که وسایل نقلیه خط آهن توسط کشتی قطاریر (فری بوت) حمل می گردند، مقررات مربوط به مسؤلیت 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، حادثه های ناشی از عملیات خط آهن که در زمان مستقر بودن مسافران، یا در زمان ورود به یا خروج از وسایل نقلیه خط آهن رخ دهد، اعمال خواهد گردید.
- ۳ - هرگاه، به خاطر شرایط استثنائی، بهره برداری از خط آهن موقتاً به تعویق افتد و مسافران با شیوه دیگری از حمل و نقل جابجا گردند، انتقال دهنده به موجب این قواعد یکسان مسؤل خواهد بود.

فصل دوم

مسؤولیت در مورد عدم رعایت برنامه زمانی

مسؤولیت در مورد لغو حرکت، تاخیر حرکت قطارها یا نرسیدن به قطار

ماده سی و دوم:

- ۱ - انتقال دهنده (Carriage) برای ضرر یا زیان ناشی از لغو حرکت، تاخیر 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، منطقی الزامی نباشد، در برابر مسافر مسؤل می باشد. جبران خسارت شامل هزینه های معقول اسکان مسافر و نیز هزینه های منطقی مربوط به مطلع نمودن اشخاصی که منتظر مسافر می باشند، خواهد بود.
- ۲ - هرگاه ، لغو حرکت ، تاخیر حرکت یا از دست دادن وسیله نقلیه مربوطه به یکی از عوامل زیر باشد.
 - الف - چنانچه حادثه به دلیل شرایطی ایجاد شود که با عملیات خط آهن ارتباطی نداشته باشد و انتقال دهنده (Carriage) علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد ، نتواند از آن اجتناب نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید.
 - ب - قصور از جانب مسافر ایجاد شده باشد.

ج - چنانچه حادثه ناشی از رفتار شخص ثالث باشد که انتقال دهنده (Carriage) 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 خط آهن استفاده می کند، شخص ثالث محسوب نخواهد شد؛ حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی خواهد بود.

۳ - قانون ملی تعیین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه ای انتقال دهنده باید بابت جبران خسارت غیر از آنچه در بند یک پیش بینی شده، غرامت پرداخت نماید. این بند به ماده ۴۴ لطمه نخواهد زد.

فصل سوم

مسئولیت در مورد اثاثیه دستی، حیوانات، اثاثیه ی ثبت شده و وسایل نقلیه

بخش اول : اثاثیه دستی و حیوانات

مسئولیت

ماده سی و سوم:

۱ - در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران، انتقال دهنده مسؤول مفقودی یا آسیب ناشی از فقدان کلی یا جزئی، یا خسارت به اشیایی است که مسافر به عنوان اثاثیه، با خود داشته است اعم از اینکه همراه او بوده یا به عنوان اثاثیه دستی با خود حمل می نموده است، این مسئله درباره حیواناتی که مسافر با خود آورده است نیز مصداق دارد. ماده ۲۶ با اعمال تغییرات لازم، در این مورد نیز اعمال خواهد شد.

۲ - در سایر موارد، انتقال دهنده (Carriage)، مسؤول مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی به اشیاء، اثاثیه دستی یا حیواناتی که نگهداری آنها طبق ماده ۱۵ به عهده مسافر است، نمی باشد، مگر اینکه این مفقودی یا آسیب به دلیل قصور انتقال دهنده (Carriage) باشد. ماده های دیگر عنوان چهارم، به استثنای ماده ۵۱، و عنوان ششم در این مورد اعمال نخواهند شد.

حدود غرامات در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی اشیاء

ماده سی و چهارم:

هرگاه انتقال دهنده (Carriage)، به موجب بند ۱ از ماده ۳۳ مسؤولی باشد، باید غرامتی تا سقف ۱۴۰۰ واحد محاسبه برای هر مسافر بپردازد.

پرداشته شدن مسؤولیت

ماده سی و پنجم:

انتقال دهنده (Carriage) در قبال مسافر، مسؤول فقدان یا خسارت ناشی از این مسئله که مسافر با تشریفات لازم گمرکی یا دیگر مراجع اداری انطباق ندارد، نمی باشد.

بخش دوم: اثاثیه ثبت شده

اساس مسؤولیت

ماده سی و ششم:

۱ - انتقال دهنده (Carriage) مسؤول مفقودی یا آسیب ناشی از مفقودی یا آسیب کلی یا جزئی اثاثیه ثبت شده بین زمان تحویل گرفته شدن از سوی انتقال دهنده تا زمان تحویلی و همچنین تاخیر در تحویل، می باشد.

۲ - انتقال دهنده (Carriage)، تا جایی که مفقودی یا تاخیر در تحویل ناشی از خطای مسافر یا ناشی از سفارش مسافر که به علت قصور انتقال دهنده (Carriage) نباشد، و یا ناشی از نقص ذاتی در اثاثیه ثبت شده، یا ناشی از شرایطی باشد که انتقال دهنده (Carriage) نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید، از این مسؤولیت معاف خواهد بود.

۳ - انتقال دهنده (Carriage)، تا جایی که مفقودی یا آسیب ناشی از خطرات خاصی که ذاتی یک یا چند مورد زیر می باشد، از این مسؤولیت مبراء خواهد بود:

الف - عدم بسته بندی یا بسته بندی نا مناسب.

ب - ماهیت ویژه محموله.

ج - ارسال اشیایی که قابل قبول برای حمل به عنوان اثاثیه نیستند.

مسؤولیت اثبات

ماده سی و هفتم:

۱ - مسئولیت اثبات اینکه فقدان یا خسارت یا تاخیر در تحویلی، به علت یکی از دلایل مشخص شده در بند ۲ از ماده ۳۶، بوده به عهده انتقال دهنده (Carriage) می باشد.

۲ - هرگاه انتقال دهنده (Carriage) ثابت کند که با توجه به شرایط یک مورد خاص، مفقودی یا خسارت می توانسته ناشی از یک یا چند خطر خاصی اشاره شده در بند ۳ از ماده ۳۶ باشد، فرض براین خواهد بود که 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.

انتقال دهنده های متوالی (Carriage)

ماده سی و هشتم:

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

انتقال دهنده (Carriage) جانشین

ماده سی و نهم:

۱ - هرگاه انتقال دهنده (Carriage) انجام حمل را به طور کلی یا جزئی به یک انتقال دهنده (Carriage) جانشین محول نماید اعم از اینکه در قرارداد حمل چنین حقی برای انتقال دهنده (Carriage) وجود داشته باشد یا خیر، باز هم انتقال دهنده (Carriage) همچنان در مورد کلی حمل مسؤول خواهد بود.

۲ - تمام مقررات این قواعد یکسان که در خصوص مسئولیت انتقال دهنده (Carriage) حاکم است در خصوص مسئولیت انتقال دهنده (Carriage) جانشین برای انجام حمل توسط وی نیز اعمال خواهد شد.

ماده های ۴۸ و ۵۲ در صورتی اعمال خواهند شد که اقامه دعوی، علیه خدمه یا کلیه اشخاص دیگری باشد که انتقال دهنده (Carriage) جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل بهره می برد.

۳ - هر موافقت نامه خاصی که براساس آن انتقال دهنده تعهداتی را بپذیرد که به موجب این قواعد یکسان به عهده او نباشد یا از حقوقی که توسط این قواعد یکسان به وی اعطاء شده است چشم پوشی نماید، در مورد انتقال دهنده جانشینی که

موارد فوق را صراحتاً و به طور مکتوب نپذیرفته باشد، بی تاثیر خواهد بود. خواه انتقال دهنده جانشین موافقتنامه مزبور را پذیرفته باشد یا نپذیرفته باشد، باز هم انتقال دهنده (Carriage) در قبال تعهدات یا چشم پوشی از حق خویش به دلیل چنان موافقت نامه خاصی، متعهد خواهد بود.

۴ - در هر قسمت و تا جایی که هم انتقال دهنده (Carriage) و هم انتقال دهنده (Carriage) جانشین مسؤلی باشند، هر دو مسؤلیت مشترک و جداگانه خواهند داشت.

۵ - مجموع کل غرامت قابل پرداخت توسط انتقال دهنده (Carriage) و انتقال دهنده ها (Carriage) جانشین، خدمه آنها و دیگر اشخاصی که انتقال دهنده (Carriage) ها از خدمت شان جهت انجام حمل استفاده می کنند، نباید از حدود مشخص شده در این قواعد یکسان بیشتر شود.

۶ - این ماده حق رجوع به مراجع ذیصلاح را، که ممکن است انتقال دهنده (Carriage) جانشین وجود داشته باشد، خدشه دار نخواهد ساخت.

فرض مفقود شدن

ماده چهارم:

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

۲ - اگر اثاثیه ای مفقود تلقی شده است طی مدت یکسال بعد از درخواست تحویل پیدا شود، انتقال دهنده (Carriage) باید به شخص ذیحق، اگر آدرس وی مشخص باشد یا بتوان آن را پیدا کرد، این مسئله را ابلاغ نماید.

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

۴ - اگر اثاثیه پیدا شده طی مهلت پیش بینی شده در بند ۳ مطالبه نگشته باشد، یا اگر بیش از یکسالی پس از درخواست تحویلی، اثاثیه پیدا شود، انتقال دهنده (Carriage) می تواند مطابق با قوانین و دستورالعمل های لازم الاجراء، در محلی که اثاثیه مستقر است، برای اثاثیه تعیین تکلیف نماید.

گرامت بابت مفقود شدن

مادهٔ چهل و یکم:

۱- در صورت آسیب کامل یا بخشی از اثاثیه ثبت شده، انتقال دهنده (Carriage)، علاوه بر سایر خسارات، باید به شرح زیر گرامت پرداخت نماید:

الف - در صورتی که میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز گردد، گرامتی برابر با آن میزان پرداخت می شود، بدون اینکه گرامت مزبور از ۸۰ واحد محاسبه برای هر کیلو گرام از کسری محموله، یا ۱،۲۰۰ واحد محاسبه برای هر فقره از اثاثیه فراتر رود.

ب - اگر میزان مفقودی یا آسیب دیدگی محرز نشود، جریمه های نقدی به میزان ۲۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرام از کسری توده محموله یا ۳۰۰ واحد محاسبه برای هر قلم از اثاثیه.

روش پرداخت گرامت، براساس کیلوگرام مفقود شده یا براساس هر قلم از اثاثیه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.

۲ - به علاوه انتقال دهنده باید هزینه حمل اثاثیه و دیگر مبالغ پرداختنی در خصوص حمل فقره مفقود شده و نیز عوارض گمرکی و سایر عوارضی که از قبل پرداخت شده را مسترد گرداند.

گرامت بابت آسیب وارده

مادهٔ چهل و دوم:

۱ - در صورت آسیب دیدگی اثاثیه ثبت شده، انتقال دهنده (Carriage)، علاوه بر سایر خسارات، باید معادل خسارات وارده به اثاثیه، گرامت بپردازد.

۲ - گرامت نباید بیشتر از مبالغ ذیل باشد:

الف - اگر ارزش کلی اثاثیه بخاطر آسیب وارده، در صورت آسیب دیدگی کاملی، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

ب - اگر ارزش قسمتی از اثاثیه به خاطر آسیب وارده از دست رفته باشد مبلغی که در صورت آسیب دیدگی آن قسمت، قابل پرداخت است، پرداخت خواهد شد.

گرامت بابت تاخیر در تحویل

مادهٔ چهل و سوم:

۱- در صورت تاخیر در تحویل اثاثیه شده، در موارد ذیلی، انتقال دهنده (Carriage) در ازای هر ۲۴ ساعت تمام بعد از آنکه درخواست تحویل صورت گرفته باشد، البته حداکثر به مدت چهارده روز، باید غرامت پرداخت نماید:

الف - اگر شخصی ذیحق، مفقودی یا خسارات را ثابت نماید، غرامتی معادل با ضرر و زیان برابر با حداکثر ۰،۸ واحد محاسبه برای هر کیلوگرام وزن ناخالصی اثاثیه یا ۱۴ واحد محاسبه برای هر قلم از اثاثیه که دیر تحویل شده است، پرداخت می گردد.

ب - اگر شخص ذیحق، مفقودی یا خسارت را ثابت نکند، جریمه های نقدی به میزان ۱۴،۰ واحد محاسبه برای هر کیلوگرام از وزن ناخالصی اثاثیه، یا ۸۰،۲ واحد محاسبه برای هر قلم از اثاثیه، که دیر تحویل شده است، پرداخت می گردد.

ج - روش پرداخت غرامت، براساس کیلوگرام خسارت یا براساس هر قلم از اثاثیه، بایستی توسط شرایط کلی حمل تعیین گردد.

۲ - در صورت آسیب دیدگی کامل اثاثیه، غرامت پیش بینی شده در بند ۱، به آنچه در ماده ۴۱ پیش بینی شده، تعلق نمی گیرد..

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

۴ - در صورت وارد آمدن آسیب به اثاثیه، که ناشی از تاخیر در تحویل نباشد، غرامت پیش بینی شده در بند ۱، در صورت اقتضاء، افزون بر آنچه در ماده ۴۲ پیش بینی شده، قابل پرداخت خواهد بود.

۵ - در هیچ موردی، کلی غرامت پیش بینی شده در بند ۱ به همراه میزان پیش بینی شده در ماده های ۴۱ و ۴۲، نباید از غرامت قابل پرداخت در صورت آسیب دیدگی کامل اثاثیه فراتر رود.

بخش سوم: وسایل نقلیه

غرامت بابت تاخیر

مادهٔ چهل و چهارم:

۱ - در صورت تاخیر در بارگیری به دلیلی مربوط به انتقال دهنده (Carriage) یا تاخیر در تحویل یک وسیله نقلیه، انتقال دهنده (Carriage) باید، اگر شخص ذیحق ثابت کند ه مفقودی یا آسیب دیدگی بدان دلیل بوده است، غرامتی بپردازد که میزان آن نباید از مبلغ هزینه حمل بیشتر شود.

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

غرامت بابت مفقودی

ماده چهل و پنجم:

در صورت آسیب کلی یا بخشی از وسیله نقلیه، غرامت قابل پرداخت به شخص ذیحق برای ضرر و زیان محرز شده، براساسی ارزش معمولی 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.

مسئولیت در مورد سایر اشیاء

ماده چهل و ششم:

۱ - در مورد اشیاء بجا مانده در داخل وسیله نقلیه یا در جعبه هایی (مثلاً در صندوق اثاثیه یا صندوق وسایل اسکی) که در وسیله نقلیه نصب شده اند، انتقال دهنده (Carriage) فقط برای مفقودی یا آسیب دیدگی وارده ناشی از خطای خود مسؤول خواهد بود. کلی غرامت قابل پرداخت نباید از ۱،۰۰۴ واحد محاسبه فراتر رود.

۲ - در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه چیده شده اند از جمله جعبه های اشاره شده در بند ۱، انتقال دهنده (Carriage) فقط در مورد اشیایی که در بیرون وسیله نقلیه قرار داده شده اند صرفاً در صورتی مسؤول خواهد بود که ثابت شود مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری است که وی آن را عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی مرتکب شده یا از روی سهل انگاری بوده اما با علم براینکه احتمال چنان فقدان یا خسارتی است.

قوانین قابل اجراء

ماده چهل و هفتم:

پیرو مقررات بخش حاضر، مقررات بخش ۲ مرتبط به مسئولیت اثاثیه در مورد وسایل نقلیه (موتور) نیز قابل تطبیق است.

فصل چهارم

مفاد عمومی

از دست دادن حق استناد به حدود مسؤولیت

مادهٔ چهل و هشتم:

حدود مسؤولیت پیش بینی شده در این قواعد یکسان و نیز مقررات قانون ملی که غرامت را تا میزان ثابتی محدود می کند، اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود ضرر زیان ناشی از عمل یا قصوری است که انتقال دهنده (Carriage) آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر و زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل انگاری بوده با علم بر این که احتمال چنان ضرر و زیانی است.

تبدیلی ارز و بهره

مادهٔ چهل و نهم:

- ۱ - هرگاه که محاسبه غرامت، مستلزم تبدیل مبالغ تعریف شده به واحد پولی بیگانه باشد، تبدیلی، براساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.
- ۲ - شخص ذیحق می تواند مطالبه بهره غرامت نماید که به میزان ۵ درصد در سال از روز مطالب های پیش بینی شده در ماده ۵۵ محاسبه می شود یا اگر چنین مطالب های انجام نشده باشد، از روز ارائه درخواست به محکمه محاسبه خواهد شد.
- ۳ - در هر صورت، در مورد غرامتی که به موجب ماده های 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 درخواست به محکمه باشد.
- ۴ - در مورد اثاثیه، بهره فقط در صورتی قابل پرداخت خواهد بود که غرامت از ۱۶ واحد محاسبه برای هر رسید ثبت اثاثیه فراتر رود.

۵ - در مورد اثاثیه، اگر شخص ذیحق، طی مدت مناسبی که به وی اختصاص یافته، مدارک مستدلی لازم برای تعیین قطعی مبلغ مورد مطالبه را به انتقال دهنده (Carriage) ارائه ندهد، به فاصله زمانی بین انقضای زمان اختصاص یافته تا تسلیم عملی اسناد مزبور هیچ بهره ای تعلق نخواهد گرفت.

مسئولیت در قبال حوادث هسته یی

ماده پنجاهم:

انتقال دهنده (Carriage) از مسئولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود. اگر ضرر و زیان ناشی از حادثه هسته یی باشد، چنانچه بهره برداری تأسیسات هسته ای یا هر شخصی دیگری که جانشین وی است، براساس قوانین و دستورالعمل هایی از یک دولت که بر مسئولیت در زمینه انرژی هسته یی حاکم است، مسؤول ضرر یا زیان مزبور باشد.

اشخاصی که انتقال دهنده مسؤول عملکرد آنهاست

ماده پنجاه و یکم:

انتقال دهنده (Carriage) مسؤول 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 خط آهن که حمل و نقل در آن انجام می گیرد به عنوان اشخاصی محسوب خواهند شد که انتقال دهنده از خدمات شان برای انجام حمل استفاده می کند.

دیگر اقامه های دعوی

ماده پنجاه و دوم:

- ۱ - در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می شوند، هر اقامه دعوی علیه انتقال دهنده در خصوص مسئولیت به هر عنوانی را می توان فقط طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در این قواعد یکسان صورت داد.
- ۲ - این مسئله در مورد هر اقامه دعوی علیه کارکنان یا دیگر اشخاصی که انتقال دهنده (Carriage) به موجب ماده ۵۱ مسؤول عملکرد آنهاست، نیز اعمال خواهد شد.

عنوان پنجم: مسؤولیت مسافر

اصول ویژه مسؤولیت

ماده پنجاه و سوم:

۱ - مسافر در برابر انتقال دهنده مسؤول ضرر و زیان خواهد بود چنانچه:

الف - ناشی از عدم رعایت تعهدات خود براساس موارد ذیل باشد:

(۱) ماده های ۱۰، ۱۳، ۲۰ .

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

(۳) قواعد مربوط به حمل و نقل خط آهن بین المللی کالاهای خطرناک (RID).

ب - 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 وظیفه شناس را کرده است، نمی توانسته از آن اجتناب نموده و از عواقب آن پیشگیری نماید. این قاعده، مسؤولیت انتقال دهنده براساس ماده ۲۶ و بند ۱ از ماده ۳۳ را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

عنوان ششم: اثبات حقوقی

تعیین مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا

ماده پنجاه و چهارم:

۱- هرگاه مفقودی یا آسیب دیدگی جزئی کالایی که با مسؤولیت انتقال دهنده (Carriage) اثاثیه، وسایل نقلیه) حمل میشود توسط انتقال دهنده (Carriage) کشف یا احتمالی داده شود یا توسط شخص ذیحق برای اقامه دلیل شود، انتقال دهنده (Carriage)، باید بی درنگ 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 جایی که ممکن است، دامنه مفقودی یا آسیب دیدگی ، علت و زمان رخ دادن آن، ذکر گردد.

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

۳ - هرگاه شخص ذیحق یافته های آن گزارش را نپذیرد، می تواند درخواست نماید که وضعیت اثاثیه یا وسیله نقلیه و همچنین علت و میزان مفقودی یا آسیب وارده توسط کارشناسی که یا از سوی طرفین قرارداد حمل یا از طریق محکمه یا از طریق محکمه یا دیوان منصوب گشته است معین گردد. روال کار، تابع قوانین و دستورالعمل های کشوری است که تعیین میزان مفقودی یا آسیب دیدگی در آنجا انجام می گیرد.

دعاوی

ماده پنجاه و پنجم:

۱ - دعاوی مربوط به مسؤولیت انتقال دهنده (Carriage) در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران باید به صورت مکتوب خطاب به انتقال دهنده (Carriage) باشد که میتوان علیه او اقامه دعوی صورت داد. در مورد حمل و نقلی که تابع یک قرارداد واحد است و انتقال دهنده (Carriage) های متوالی آن را اجراء می کنند دعاوی را می توان خطاب به اولین یا آخرین انتقال دهنده، و همچنین به انتقال دهنده که محلی 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 برحسب عادت در آنجا اقامت دارد، ارائه داد.

۲ - دیگر دعاوی مربوط به قرارداد حمل باید به صورت مکتوب و خطاب به انتقال دهنده (Carriage) که در بند های ۲ و ۳ از ماده ۵۶ تعیین شده صورت گیرد.

۳ - مدارکی که شخص ذیحق ضمیمه کردن آنها را به درخواست مفید می داند، بایستی به صورت اصلی یا کاپی ارائه شوند، در صورت اقتضاء چنانچه انتقال دهنده (Carriage) الزام نماید، کاپی ها باید آنگونه که لازم است تأیید شوند. هنگام تسویه دعاوی، انتقال دهنده (Carriage) می تواند الزام نماید که تکت، رسید ثبت اثاثیه و رسید حمل، مسترد شود.

انتقال دهنده هایی که می توان علیه آنها اقامه دعوی نمود

ماده پنجاه و ششم:

۱ - اقامه دعوی براساس مسؤولیت انتقال دهنده در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده به مسافران را فقط میتوان علیه انتقال دهنده انجام داد که طبق بند ۵ از ماده ۲۶ مسؤول باشند.

۲ - طبق بند ۴، سایر اقدامات حقوقی مسافران براساس قرارداد حمل را میتوان فقط بر علیه انتقال دهنده اولی، انتقال دهنده نهایی یا انتقال دهنده که آن بخشی از حمل را به عهده داشته و در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می شود بوقوع پیوسته، صورت داد.

۳ - در مورد حمله که توسط انتقال دهنده (Carriage) های متوالی صورت می گیرد، می توان علیه انتقال دهنده که باید اثاثیه یا وسیله نقلیه را تحویل می داد و نام او با رضایت وی در رسید ثبت اثاثیه یا در رسید حمل درج شده، طبق بند ۲، اقامه دعوی نمود حتی اگر وی اثاثیه یا وسیله نقلیه را دریافت نکرده باشد.

۴ - اقامه دعوی جهت استرداد مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می تواند علیه انتقال دهنده (Carriage) که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه انتقال دهنده (Carriage) که مبلغ مزبور از جانب وی دریافت گردیده صورت گیرد.

۵ - هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا به صورت استثناء در روند دادرسی مربوط به دعوی اصلی که براساس همان قرارداد حمل باشد، می توان علیه انتقال دهنده (Carriage) غیر از انتقال دهنده (Carriage)، های مشخص شده در بند های ۲ و ۴ اقامه دعوی نمود.

۶ - تا جایی این قواعد یکسان در مورد انتقال دهنده (Carriage) جانشین اعمال گردد، می توان علیه وی اقامه دعوی نمود.

۷ - اگر خواهان، حق انتخاب بین چند انتقال دهنده را داشته باشد، حق انتخاب او به محض اینکه وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی می شود همچنین اگر خواهان، حق انتخاب بین یک یا چند انتقال دهنده و یا یک انتقال دهنده جانشین را داشته باشد، این مسئله اعمال خواهد شد.

محل رسیدگی

ماده پنجاه و هفتم:

۱- اقدامات حقوقی بر مبنای این قواعد یکسان را میتوان در محکمه ها یا دیوان های کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در محکمه ها یا دیوان های کشورهای عضو که خواننده در قلمرو آن مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار وی، یا شعبه یا مؤسسه قرارداد حمل را منعقد نموده، در آنجا است اقامه نمود. در سایر دیوان ها یا محکمه های دیگر نمی توان اقامه دعوی نمود.

۲ - هرگاه یک اقامه دعوی براساس این قواعد یکسان در یک محکمه یا دیوان که بنابر بند ۱ ذیصلاح باشد، صورت گیرد یا وقتی که در چنان دعوی رای آن محکمه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بین همان طرف های قرارداد در همان زمینه نمی تواند اقامه گردد مگر آنکه رای دیوان یا محکمه که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته، در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می گیرد، قابل اجراء نباشد.

اسقاط حق اقامه دعوی در مورد فوت و صدمات جسمی

ماده پنجاه و هشتم:

۱ - هرگونه حق اقامه دعوی توسط شخص ذیحق، بر اساس مسؤلیت انتقال دهنده در مورد فوت یا صدمات جسمی وارده 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 انتقال دهنده هایی که طبق بند ۱ ماده ۵۵، میتواند دعوی را در خصوص آنها مطرح کرد، اطلاع ندهد. هرگاه شخص ذیحق حادثه را بطور شفاهی به انتقال دهنده اطلاع دهد، انتقال دهنده باید تصدیق اعلام وصول خبر شفاهی مزبور را صادر نماید.

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

الف - در طی مدت پیش بینی شده در بند ۱، شخص ذیحق درخواستی را به بی از انتقال دهنده (Carriage) های مشخص شده در بند ۱ از ماده ۵۵ ارائه کرده باشد؛

ب - در طی مدت تعیین شده در بند ۱، انتقال دهنده (Carriage)، که مسوول است، از حادثه ای که برای مسافر رخ داده از طرق دیگری مطلع شده باشد؛

ج - خبر بروز حادثه به دلیلی شریطی که قابل اسناد به شخص ذیحق نباشد، اطلاع داده نشده یا دیر اطلاع داده شده باشد؛

د - شخصی ذیحق ثابت کند که حادثه در اثر کوتاهی انتقال دهنده رخ داده است.

اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل اثاثیه

ماده پنجاه و نهم:

۱ - پذیرش اثاثیه توسط شخصی ذیحق، هرگونه حق اقامه دعوی علیه انتقال دهنده (Carriage) به خاطر خسارت جزئی، آسیب دیدگی یا تاخیر در تحویل را اسقاط خواهد کرد.

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

الف - در مورد خسارت جزئی یا آسیب دیدگی، چنانچه:

(۱) ضرر و زیان طبق ماده ۵۴، قبل از قبول اثاثیه توسط شخص ذیحق ثابت گردد،

(۲) اثباتی که طبق ماده ۵۴ باید صورت می گرفت صرفاً به سبب قصور انتقال دهنده از قلم افتاده باشد،

ب - در مورد ضرر و زیانی که وجود آن بعد از قبولی اثاثیه توسط شخص ذیحق محرز گشته است، چنانچه وی:

(۱) بلافاصله بعد از کشف ضرر و زیان و حداکثر تا سه روز بعد از قبول اثاثیه، طبق ماده ۵۴، درخواست تأیید نماید.

(۲) به علاوه، ثابت کند که ضرر و زیان بین زمان قبول مسئولیت توسط انتقال دهنده (Carriage) و زمان تحویل رخ داده است.

ج - در مورد تأخیر در تحویل، اگر شخص ذیحق، ظرف بیست و یکروز برای اثبات حقوق خود علیه یکی از انتقال دهنده های تعیین شده در بند ۳ از ماده ۵۶ اقدام نماید،

د - اگر شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی با آسیب دیدگی ناشی از قصور از جانب انتقال دهنده بوده است.

محدودیت زمانی اقامه های دعوی

ماده شصتم:

۱ - محدودیت زمانی اقامه های دعوی برای خسارت براساس مسئولیت انتقال دهنده (Carriage)، در مورد فوت یا جراحت به مسافران به شرح ذیل خواهد بود:

الف - در مورد مسافر، تا سه سال بعد از روز وقوع حادثه،

ب - در مورد سایر ذوی الحقوق، تا سه سال بعد از روز مرگ مسافر، شروط براینکه مهلت مزبور حداکثر ظرف مدت ۵ سال بعد از روز وقوع حادثه باشد.

۲ - محدودیت زمانی سایر اقامه های دعوی ناشی از قرارداد حمل، یکسال خواهد بود.

با این وجود، محدودیت زمانی اقامه دعوی برای مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عمل یا قصوری که عمداً برای ایجاد مفقودی یا آسیب دیدگی صورت گرفته یا از روی سهل انگاری بوده اما با علم براینکه احتمال چنان فقدان یا خسارتی است، دو سال خواهد بود.

۳ - محدودیت زمانی پیش بینی شده در بند ۲، برای اقامه های دعوی، از تاریخ های ذیل آغاز خواهد شد:

الف - برای غرامت بابت خسارت کامل: از چهاردهمین روز پس از انقضای مدت زمان پیش بینی شده در بند ۳ از ماده ۲۲.

ب - برای غرامت بابت خسارت بخشی از کالا، خسارت کالا یا تأخیر در تحویل از روز تحویل کالاها.

ج - در تمامی سایر موارد مربوط به حمل مسافر: از روز انقضاء اعتبار تکت.

روز مورد اشاره برای شروع مدت زمان محدودیت اقامه های دعوی، جزو مدت زمان محدودیت محسوب نخواهد شد.

۴ - وقتی دعوی طبق ماده ۵۵ همراه با مدارک مستدل لازم خطاب به انتقال دهنده (Carriage) مطرح شود، دوره محدودیت زمانی، تا روزی که انتقال دهنده (Carriage) 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 در خصوص بخش مورد اختلاف، مجدداً آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آن استناد می کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به تعویق نخواهد افتاد.

۵ - حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد را دیگر نمی توان اعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثناء.

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

عنوان هفتم: روابط بین انتقال دهنده ها

تخصیص سهم هزینه حمل

ماده شصت و یکم:

۱ - هر انتقال دهنده که حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت کند، موظف است سهم مربوط به هر یک از انتقال دهنده های ذینفع را بپردازد. روش های پرداخت بایستی توسط توافقنامه بین انتقال دهنده ها مشخص شده باشد.

۲ - بند ۳ از ماده ۶، بند از ماده ۱۶ و ماده ۲۵ در مورد روابط بین انتقال دهنده های متوالی نیز اعمال خواهد شد.

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده شصت و دوم:

۱ - انتقال دهنده (Carriage) به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه انتقال دهنده (Carriage) هایی که در حمل شرکت داشته اند طبق مقررات زیر، حق رجوع به مراجع ذیصلاح را دارد:

الف – انتقال دهنده (Carriage) که موجب ضرر و زیان شده به تنهایی مسؤول آن خواهد بود.

ب – هرگاه چندین انتقال دهنده موجب ضرر و زیان باشند، هریک از آنها پاسخگویی ضرر و زیانی خواهد بود که موجب آن شده است، اگر تشخیص این مسئله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت پرداخت شده طبق قسمت (ج) بین آنها تقسیم خواهد شد.

ج – اگر نتوان ثابت نمود که کدامیک از انتقال دهنده (Carriage) ها باعث ضرر و زیان شده است، غرامت پرداخت شده بین تمام انتقال دهنده (Carriage) هایی که در حمل شرکت داشته اند، به جز انتقال دهنده (Carriage) هایی که ثابت کنند آنها باعث این ضرر و زیان نبوده اند، تقسیم خواهد شد، متناسب با سهم هریک از انتقال دهنده (Carriage)، ها از هزینه حمل خواهد بود.

۲ – در صورت ناتوانی مالی هر یک از انتقال دهنده (Carriage) ها از پرداخت نشده او بین دیگر انتقال دهنده (Carriage) هایی که در حمل شرکت داشته اند، متناسب با سهم آنها از هزینه حمل تقسیم خواهد شد.

روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده شصت و سوم:

۱ – اعتبار مبلغ پرداختنی از سوی انتقال دهنده که به موجب ماده ۶۲ از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می کند نمی تواند مورد مناقشه انتقال دهنده قرار گیرد که علیه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است. چنانچه این غرامت در محکمه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه انتقال دهنده بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا محکمه که اقامه دعوی اصلی در آن صورت می گیرد مهلت مجاز برای چنین ابلاغیه های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.

۲ – انتقال دهنده (Carriage) که حق رجوع به مراجع ذیصلاح را اعمال می نماید باید ادعای خود علیه تمام انتقال دهنده (Carriage) هایی 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.

۳ – محکمه یا دیوان تصمیم خود را در خصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح که به آن تقدیم می شود در یک حکم واحد اعلام خواهد نمود.

۴ – انتقال دهنده (Carriage) که خواستار اعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می باشد باید اقامه دعوی خود را در محکمه یا دیوان کشوری صورت دهد که محل کار یکی از انتقال دهنده (Carriage) های مشارکت کننده در حمل و نقل، یا شعبه یا مؤسسه که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور قرار داشته باشد.

۵ - هنگامی که اقامه دعوی علیه چند انتقال (Carriage) تقدیم شود، انتقال دهنده (Carriage) شاکی حق آن خواهد داشت که محکمه یا دیوان که شکایت را مطابق بند ۴ به آن تقدیم میکند، انتخاب نماید.

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

موافقت نامه های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده شصت و چهارم:

انتقال دهنده (Carriage) ها می توانند هایی را منعقد نمایند که از ماده های ۶۱ و ۶۲ عدول نماید.

قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین الملل توسط خط آهن کالاها (CIM) پیوست B کنوانسیون

عنوان اول: مفاد کلی

عمومیات

ماده اول:

۱ - این قواعد یکسان در مورد هر قرارداد حمل و نقل خط آهن کالا در ازای درآمد اعمال می شود.

اگر محل بارگیری کالا و محل پیش بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد این قرارداد بدون توجه به محل کسب و کار و ملیت طرفین قرارداد، اعمال خواهد شد.

۲ - این قواعد یکسان همچنین بر قراردادهای حمل خط آهن کالا در قبال درآمد اعمال خواهد شد چنانچه محل بارگیری کالا و محل پیش بینی 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.

۳ - هرگاه حمل و نقل بین المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، برای تکمیل حمل و نقل خط آهن فرامرزی، شامل حمل و نقل از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو باشد، این قواعد یکسان اعمال خواهد شد.

۴ - هرگاه حمل و نقل بین المللی تحت یک قرارداد واحد حمل، شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی جهات تکمیل حمل و نقل خط آهن باشد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در مسیرهایی انجام شود که در فهرست خطوط پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۴ این کنوانسیون ذکر شده باشد، این قواعد یکسان اعمال خواهد شد.

۵ - این قواعد یکسان در مورد حمل و نقل بین ایستگاه های واقع در قلمرو کشورهای همسایه چنانچه زیربنای این ایستگاه ها توسط یک یا چند مدیر زیر بنایی اداره شود که تابع یکی از آن کشورها باشند اعمال نخواهد شد.

۶ هر کشور طرف قرارداد یک کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن کالا باشد که قابل قیاس با این قواعد یکسان باشد می تواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون، اظهارنامه ارائه دهد که این قواعد یکسان را فقط در مورد حمل و نقلی که روی بخشی از زیربنای خط آهن قلمرو خود صورت می گیرد اعمال خواهد کرد. این بخشی از زیربنای خط آهن بایستی دقیقاً تعریف شده و به زیربنای خط آهن یک کشور عضو متصل باشد. هرگاه یک کشور اظهارنامه ذکر شده فوق را صادر کند، قواعد یکسانی مزبور صرفاً به شرطی اعمال خواهد شد که :

الف - محل تحویل گرفتن کالا یا محل تعیین شده برای تحویل دادن کالا و همچنین مسیر پیش بینی شده در قرارداد حمل، روی زیربنای مشخص شده واقع شده باشد یا؛

ب - زیربنای مشخص شده، زیربنای دو کشور عضو را بهم متصل ساخته و آن زیربنای در قرارداد حمل و نقل ترانزیت معین شده باشد

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

دستورالعمل های حقوق عمومی

ماده دوم:

حمل و نقل که این قواعد یکسان برا آن اعمال می شود، تابع دستورالعمل های حقوق عمومی به ویژه دستورالعمل های مربوط به حمل کالا های خطرناک، و همچنین دستورالعمل های حقوق گمرکی و دستورالعمل های مربوط به حفاظت از حیوانات می باشد.

تعاریف

ماده سوم:

در این قواعد یکسان:

- الف – انتقال دهنده (Carriage) قراردادی که ارسال کننده به موجب این قواعد یکسان با وی قرارداد حمل منعقد نموده باشد، یا انتقال دهنده (Carriage) بعدی (متوالی) که بر مبنای این قرارداد، مسؤول می باشد.
- ب – انتقال دهنده جانشین یعنی انتقال دهنده که با ارسال کننده قرارداد حمل منعقد نکرده، اما انتقال دهنده اشاره شده در قسمت (الف) اجرای کل یا بخشی از حمل و نقل خط آهن را به وی واگذار نموده است.
- ج – شرایط کلی حمل یعنی شرایط انتقال دهنده (Carriage) به شکلی شرایط کلی یا تعرفه هایی که قانوناً در هر کشور عضو لازم الاجراء است و با انعقاد قرارداد حمل، جزء لاینفک از آن قرارداد می شود.
- د – واحد حمل و نقل ترکیبی یعنی کانتنر، بدنه متحرک، نیمه یدک کش یا سایر واحدهای بارگیری مشابه که در حمل و نقل ترکیبی مورد استفاده قرار میگیرد.

عدول

ماده چهارم:

- ۱ – دولت های عضو می توانند برای عدول از این قواعد یکسان در خصوص حمل و نقل که منحصرأ بین دو ایستگاه در یکی از دو سوی مرز صورت می گیرد و ایستگاه دیگری مابین آنها نمی باشد موافقت نامه هایی منعقد نمایند.
- ۲ – در مورد حمل و نقل که بین دو کشور عضو اما با عبور از کشوری انجام می گیرد که کشور عضو محسوب نمی گردد، دولت های مربوطه می توانند موافقت نامه هایی منعقد نمایند که از این قواعد یکسان عدول نمایند.
- ۳ – موافقت نامه های اشاره شده در بندهای ۱ و ۲ و نیز لازم الاجراء شدن آنها بایستی به اطلاع سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی خط آهن رسانده شود. سرمنشی سازمان، این موارد را به اطلاع کشورهای عضو و مراجع ذی تعلق خواهد رساند.

قانون الزامی

ماده پنجم:

جز در مواردی که به گونه دیگری در این قواعد یکسان آورده شده باشد، هرگونه تصریح دیگری که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از این قواعد یکسان عدول کند، بی اعتبار بوده و نافذ نخواهد بود. فسخ این مفاد از قرارداد موجب فسخ سایر مفاد قرارداد حمل نخواهد بود. با این حال، یک انتقال دهنده (Carriage) می تواند مسئولیت بیشتر و تعهدات سنگین تری را نسبت به آنچه در این قواعد یکسان مقرر شده است به عهده گیرد.

عنوان دوم: انعقاد و اجرای قرارداد حمل

قرارداد حمل

ماده ششم:

- ۱ - طبق قرارداد حمل، انتقال دهنده (Carriage) تعهد می کند تا کالا را در ازای دریافت مبلغ به مقصد حمل نموده و رد آنجا به گیرنده تحویل دهد.
- ۲ - قرارداد حمل باید با یک بارنامه مطابق با مدل یکسان تأیید شود. با این حال، مفقود شدن، نامتعارف بودن، یا موجود نبودن بارنامه، بر وجود اعتبار قراردادی که تابع این قواعد یکسان می باشد، تاثیر نخواهد داشت.
- ۳ - بارنامه را ارسال کننده و انتقال دهنده (Carriage) امضاء می کنند. می توان به جای امضاء از مهر، دستگاه ثبت یا هر روش مناسب دیگری استفاده نمود.
- ۴ - انتقال دهنده (Carriage) باید تحویل گرفتن کالا را بر روی کاپی بارنامه به روش مناسب تصدیق کرده و کاپی را به ارسال کننده محموله تحویل دهد.
- ۵ - بارنامه خط آهن، به عنوان بارنامه کشتی به کار نخواهد رفت.
- ۶ - برای هر محموله باید یک بارنامه تنظیم شود. در صورتی که توافق غیر از این بین ارسال کننده و و انتقال دهنده محموله وجود نداشته باشد، یک بارنامه نمی تواند به بیش از بار یک واگن متعلق باشد.
- ۷ - در خصوص انجام حمل و نقل در قلمرو گمرکی جامعه اروپا یا در قلمروی که روند ترانزیت مشترک در آن اجراء می شود، هر محموله باید یک بارنامه داشته باشد تا الزامات ماده ۷ را برآورده سازد.

۸ - اتحادیه های بین المللی انتقال دهنده (Carriage) ها بایستی با موافقت اتحادیه های بین المللی مشتریان و نهاده های ذیصلاح در امور گمرکی کشور های عضو و هر سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه ای بین الدولی که صلاحیت اتخاذ قوانین گمرکی خود را دارد، بارنامه را با مُدل یکسان تدوین کنند.

۹ - بارنامه و کاپی آن را می توان به صورت فورم ثبت الکترونیکی اطلاعات که قابل تبدیل به حروف نوشتاری خوانا باشد تنظیم نمود. از لحاظ کاربردی، روال به کار گرفته شده برای ثبت و رفتار یا اطلاعات تا جایی که به ارزش سندی بارنامه ای که با اطلاعات مزبور تنظیم می شود مربوط باشد، باید یکسان باشد.

مندرجات بارنامه

ماده هفتم:

۱- بارنامه باید حاوی مشخصه های زیر باشد:

الف - محل و روز تنظیم آن.

ب - نام و آدرس ارسال کننده محموله.

ج - نام و آدرس انتقال دهنده (Carriage) که قرارداد حمل را منعقد نموده است.

د - نام و آدرس کسی که محموله عملاً به وی تحویل داده شده، چنانچه وی انتقال دهنده (Carriage) اشاره شده در قسمت (ج) نباشد.

ه - محل و روز تحویل گرفتن محموله.

و - محل تحویل محموله.

ز - نام و آدرس گیرنده محموله

ح - شرح نوع محوله، روش بسته بندی، و، در صورت حمل کالاهای خطرناک، شرح کالا/محموله طبق موارد مندرج در مقررات حمل بین المللی کالای خطرناک با راه آهن (RID) .

ی - تعداد بسته ها، ارقام و علائم ویژه لازم برای شناسایی محموله ها برای محموله هایی که کمتر از یک واگن در بست باشد.

ک - شماره واگن در صورت حمل محموله به صورت واگن در بست.

ل - شماره وسیله نقلیه خط آهن که با چرخ های خود حرکت می کند، البته چنانچه خود حرکت می کند، البته چنانچه خود به عنوان کالا حمل شود.

م - به علاوه، در مورد واحدهای حمل و نقل ترکیبی، طبقه بندی، شماره یا سایر مشخصات لازم برای شناسایی آنها.

ن - وزن ناخالص یا تعداد کالا که به طرق دیگر شرح داده شده باشد.

س - فهرست مشروح اسناد مورد نیاز گمرک یا سایر مراجع اداری که به بارنامه ضمیمه شده یا در اختیار انتقال دهنده در دفاتر مرجع که قانوناً مشخص شده یا نهادی که در قرارداد تعیین گردیده میباشد.

غ - هزینه های حمل (هزینه حمل کالا، هزینه های فرعی، عوارض گمرکی و سایر هزینه های ناشی از انعقاد قرارداد تا زمان تحویل) تا جایی که پرداخت آنها به عهده گیرنده محموله باشد یا هر بیان دیگری دالی بر اینکه هزینه ها به عهده گیرنده محموله است بیان مبنی بر اینکه حمل، علیرغم بندهای مغایر، تابع این قواعد یکسان خواهد بود.

۲ - علاوه براین، در صورت اقتضاء، بارنامه باید حاوی مشخصه های زیر باشد:

الف - در صورت حمل توسط چند انتقال دهنده متوالی، انتقال دهنده که بایستی کالا را تحویل دهد چنانچه وی موافقت خود را دال بر ثبت مشخصات خود در بارنامه اعلام کرده باشد.

ب - هزینه هایی که ارسال کننده محموله به عهده می گیرد.

ج - میزان مبلغ نقدی برای پرداخت هنگام تحویل.

د - اظهارنامه ارزش کالا و مبلغ که بیانگر بهره خاص هنگام تحویل کالا است.

ه - مهلت توافق شده برای حمل.

و - مسیر مورد توافق.

ز - فهرستی از اسنادی که در بند 1 قسمت (ن) ذکر نگردیده اما به انتقال دهنده تحویل داده شده.

ح - اطلاعات تنظیم شده در بارنامه توسط ارسال کننده محموله در خصوص تعداد و مشخصات مهر و موم های الصاق شده روی واگون.

۳- طرف های قرار داد می توانند هرگونه مشخصات دیگری را که به نظر شان مفید می رسد در بارنامه درج کنند.

مسئولیت مشخصات درج شده

در بارنامه

ماده هشتم:

۱- ارسال کننده، مسوول کلیه هزینه ها، مفقودی یا خسارت ایجاد شده از سوی انتقال دهنده که ناشی از دلایل ذیل باشد، خواهد بود:

الف - اطلاعات وارد شده در بارنامه توسط ارسال کننده که نامتعارف، نادرست یا ناقص باشد یا در محلی غیر از محل مخصوص ثبت شده باشد، یا؛

ب - ارسال کننده در ثبت موارد الزامی مقررات کالاهای خطرناک کوتاهی کرده باشد.

۲- چنانچه بنابه درخواست ارسال کننده محموله، انتقال دهنده اطلاعاتی را در بارنامه درج کند، فرض بر این خواهد بود که وی چنین کاری را از طرف ارسال کننده محموله انجام داده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

۳ - چنانچه بارنامه حاوی نکات مندرج در ماده ۷، بند ۱، حرف (س) نباشد، انتقال دهنده مسوول تمامی هزینه ها، مفقودی یا خسارت وارده در اثر قصور مزبور، به شخص ذیحق خواهد بود.

کالاهای خطرناک

ماده نهم:

هرگاه ارسال کننده از وارد کردن موارد قید شده در RID کوتاهی کند، انتقال دهنده (Carriage) می تواند چنانچه شرایط اقتضاء کند در هر زمانی محموله 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 تحویل گرفتن محموله از ماهیت خطرناک بودن آن آگاه بوده باشد.

پرداخت هزینه ها

ماده دهم:

۱- هزینه ها از جمله هزینه حمل، هزینه های فرعی، عوارض گمرک و سایر هزینه های متحمل از زمان انعقاد قرار داد تا زمان تحویل باید توسط ارسال کننده پرداخت شود، مگر آنکه به گونه ای دیگر بین ارسال کننده و انتقال دهنده (carriage) توافق شده باشد.

۲- هرگاه به موجب توافقنامه ای بین ارسال کننده و انتقال دهنده، پرداخت هزینه ها به عهده گیرنده محموله بوده باشد و وی نه بارنامه را در اختیار گرفته باشد، نه حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ اعمال کرده باشد، و نه قرارداد حمل را طبق ماده ۱۸ اصلاح کرده باشد، آنگاه ارسال کننده مسوول پرداخت هزینه ها خواهد بود.

بازرسی

ماده یازدهم :

۱- انتقال دهنده حق دارد در هر زمانی بررسی کند که آیا شرایط حمل راعایت شده و محموله ارسالی با مفاد ان 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، انتقال دهنده (Carriage) بایستی دو شاهد بی طرف را حاضر کند، مگر آنکه قوانین و دستور العمل های کشوری که در آنجا بازرسی صورت می گیرد عمل به نحو دیگری را ممکن ساخته باشد.

۲- چنانچه محموله بانکات مندرج در بارنامه تطابق نداشته باشد یا اگر مقررات پذیرفته شده مربوط به حمل کالا با شرایط تطابق نداشته باشد، نتیجه بازرسی بایستی در کاپی آن بارنامه که همراه محموله است و نیز در کاپی بارنامه، چنانچه هنوز نزد انتقال دهنده (Carriage) باشد، درج شود.

در این مورد هزینه های بازرسی، چنانچه همان موقع پرداخت نشده باشد، به هزینه حمل کالا اضافه خواهند شد.

۳- هنگام بارگیری محموله، ارسال کننده، حق دارد انتقال دهنده را ملزم کند که وضعیت کالاها، بسته بندی آنها و نیز صحت مندرجات بارنامه را از لحاظ تعداد بسته ها، علامات و شماره های آنها و همچنین وزن ناخالص محموله یا تعداد آنها را که به نحو دیگری بیان شده است بررسی و آزمایش نماید. انتقال دهنده تنها در صورتی که ابراز مناسب را در اختیار داشته باشد موظف به انجام آزمایش خواهد بود. انتقال دهنده می تواند تقاضای پرداخت هزینه آزمایش را نماید. نتیجه آزمایش در بارنامه درج خواهد شد.

ارزش سندی بارنامه

ماده دوازدهم :

۱- بارنامه نخستین سند موید انعقاد و شرایط قرار داد حمل و نقل حمل کالا از سوی انتقال دهنده است.

۲- اگر انتقال دهنده محموله ها را بارگیری کرده باشد بارنامه، سند اولیه موید وضعیت کالاها و بسته بندی مندرج در بارنامه است، در نبود چنین مندرجاتی، بارنامه سند اولیه موید وضعیت ظاهراً مناسب کالا در هنگام تحویل گرفتن محموله از طرف انتقال دهنده و صحت مندرجات بارنامه در خصوص تعداد بسته ها، علایم و شماره های آنها و نیز وزن ناخالص کالا یا کمیت آنها که به نحو دیگری بیان شده است خواهد بود.

۳- اگر ارسال کننده، محموله ها را بارگیری کرده باشد، بارنامه، نخستین سند موید وضعیت کالاها و بسته بندی مندرج در بارنامه خواهد بود، و در غیاب چنین مندرجاتی، بارنامه نخستین سند موید وضعیت ظاهراً مناسب کالا و صحت مندرجات اشاره شده در بند ۲ خواهد بود و البته این صرفاً در صورتی است که انتقال دهنده کالاها را بازرسی کرده و نتیجه مثبت بازرسی خود را در بارنامه ثبت کرده باشد.

۴- با این وجود در صورتیکه حق شرط مستدل در بارنامه ذکر شده باشد، بارنامه، سند موید اولیه نخواهد بود. یک دلیل حق شرط میتواند این باشد که انتقال دهنده هدف ابراز مناسب را برای بررسی اینکه آیا محموله با مندرجات بارنامه مطابقت دارد یا خیر، را در اختیار نداشته است.

بارگیری و تخلیه محموله

ماده سیزدهم:

۱- ارسال کننده و انتقال دهنده بایستی در مورد اینکه مسوولیت بارگیری و تخلیه محموله به عهده کیست با هم توافق نمایند. در صورت نبود چنین توافقی، بارگیری و تخلیه محموله بسته ها به عهده انتقال دهنده خواهد بود، در حالی که در خصوص محموله واگن در بست، بارگیری به عهده ارسال کننده خواهد بود و تخلیه محموله پس از تحویل به عهده گیرنده محموله.

۲- ارسال کننده مسوول پیامدهای ناشی از بارگیری نادرستی است که وی انجام داده و به ویژه بایستی برای مفقودی یا آسیب دیدگی، به انتقال دهنده (carriage) غرامت بدهد. اثبات بارگیری نادرست به عهده انتقال دهنده (carriage) خواهد بود.

بسته بندی

ماده چهاردهم:

ارسال کننده محموله در مورد تمامی مفقودی ها یا آسیب دیدگی ها و هزینه های ناشی از نقص یا فقدان بسته بندی کالا در قبال انتقال دهنده مسوول خواهد بود، مگر اینکه در زمان تحویل گرفتن کالا، نقص آشکار و انتقال دهنده از آن آگاه بوده و هیچ حق شرطی در مورد آن لحاظ نکرده باشد.

انجام تشریفات اداری

ماده پانزدهم:

۱- به منظور انجام تشریفات مورد نیاز مسوولین گمرک یا سایر مسوولین اداری، که بایستی پیش از تحویل کالا صورت گیرد، ارسال کننده محموله، بایستی اسناد ضروری را ضمیمه بارنامه کرده یا در اختیار انتقال دهنده قرار دهد و تمام اطلاعات مورد نیاز را برای وی فراهم نماید.

۲- انتقال دهنده موظف نیست که صحت و کفایت بودن این اسناد 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 مزبور در قبال انتقال دهنده مسوول خواهد بود، مگر اینکه قصور از طرف انتقال دهنده بوده باشد.

۳- انتقال دهنده مسؤول پیامدهای ناشی از مفقودی شدن یا استفاده نادرست از اسناد ضمیمه و مندرج در بارنامه یا اسنادی که به وی سپرده شده، خواهد بود مگر اینکه مفقودی یا خسارت ناشی از استفاده نادرست از اسناد مزبور به علت وضعیتی باشد که انتقال دهنده نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری کند. با این وجود، غرامت پرداختی از میزان در نظر گرفته شده برای مفقودی کالا نباید فراتر برود.

۴- ارسال کننده با ذکر در بارنامه ویا گیرنده محموله با دادن دستوراتی طبق بند 3 از ماده 18، میتواند موارد ذیل را در خواست نماید.

الف - حضور وی یا نماینده اش در هنگام انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری یه منظور ارائه کلیه اطلاعات یا توضیحات مورد نیاز.

ب- انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری توسط وی یا نماینده اش، تا حدی که قوانین و دستورالعمل های کشوری که تشریفات مزبور در انجام می شود، اجازه می دهد.

ج - برای پرداخت عوارض گمرکی یا سایر هزینه ها، هرگاه وی یا نماینده اش برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری حضور داشته باشد، یا آنرا انجام دهند، تا حدی که قوانین و دستورالعمل های کشور که تشریفات مزبور در آنجا انجام می شود اجازه می دهد.

در چنین شرایطی، آن ارسال کننده و نه تحویل گیرنده محموله که حق تعیین تکلیف کالا را دارند و نه نماینده آنها نمی توانند کالا را در اختیار گیرند.

۵- اگر ارسال کننده محموله برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری، محلی را مشخص کرده باشد که دستورالعمل های لازم الاجراء اجازه انجام چنین تشریفات را در انجام ندهد و یا اگر روش دیگری را مقرر کرده باشد که قابل اجراء نباشد، انتقال دهنده بایستی به گونه عمل نماید که به نظر وی مطلوب ترین شیوه به نفع شخص ذیحق می باشد و ارسال کننده را از اقدامات اتخاذ شده مطلع گرداند.

۶- اگر ارسال کننده محموله، مسؤولیت پرداخت عوارض گمرکی را پذیرفته باشد، انتقال دهنده این انتخاب را خواهد داشت که تشریفات گمرکی را در طول مسیر یا در مقصد انجام دهد.

۷- در هر صورت، انتقال دهنده می تواند طبق بند 5 اقدام نماید چنانچه تحویل گیرنده محموله در مدت مشخص شده توسط دستورالعمل های لازم الاجراء در مقصد بارنامه را در اختیار نگرفته باشد.

۸- ارسال کننده باید درخصوص بسته بندی و روکش کردن کالاها، مطابق با دستورالعمل های گمرک یا سایر مسؤولین اداری عمل نماید. اگر ارسال کننده کالاها را طبق این دستورالعمل ها بسته بندی و روکش ننموده باشد، انتقال دهنده حق دارد که چنین کاری را انجام دهد؛ هزینه های ناشی از این کار ه هزینه انتقال کالا اضافه خواهد شد.

مدت زمان حمل

ماده شانزدهم:

۱- مدت زمان حمل با توافق بین ارسال کننده و انتقال دهنده تعیین می گردد. در صورت عدم توافق، مهلت مزبور نباید بیشتر از مهلت ناشی از بند های ۲ تا ۴ باشد.

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

الف- برای محموله های واگن در بست:

(۱) زمان ارسال ۱۲ ساعت.

(۲) زمان حمل، برای هر ۴۰۰

کیلومتر یا نزدیک به این حدود ۲۴ ساعت.

ب- برای ارسال خرده محوله (کمتر از یک واگن در بست):

(۱) زمان ارسال ۲۴ ساعت،

(۲) زمان حمل، برای ۲۰۰ کیلومتر یا نزدیک به این حدود ۱۲ ساعت؛

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

۳- انتقال دهنده (carriage) در موارد ذیل می تواند مدت زمان های اضافی حمل را برای یک دوره:

الف - محموله هایی که ارسال آنها از طرق ذیل باشد:

(۱) خطر طی با عرض خط متفاوت.

(۲) راه های دریایی یا کشتیرانی داخلی.

(۳) جاده، در صورت عدم وجود راه های ارتباطی خط آهن.

ب- شرایط استثنائی که منجر به افزایش غیر عادی ترافیک یا مشکلات استثنائی در بهره برداری می شوند. مدت زمان اضافی حمل باید در شرایط کلی حمل قید شود.

۴- زمان حمل با تقبل کالا آغاز می شود، مدت زمان حمل بابت زمان توقف که ناشی از قصور انتقال دهنده (carriage) نباشد افزایش خواهد یافت. یکشنبه ها روزهای تعطیل رسمی جزء زمان حمل به حساب نخواهند آمد.

تحويل

ماده هفدهم:

- ۱- انتقال دهنده (carriage) باید بارنامه و کالا را در محل پیش بینی شده برای تحويل، در قبال رسید و پرداخت هزینه ها طبق قرار داد حمل، به تحويل گیرنده تحويل دهد.
- ۲- هرگاه موارد ذیل طبق دستورالعمل های لازم الاجراء در محل مقصد باشد، در حکم تحويل کالا به گیرنده محموله خواهد بود:
 - الف - تحويل کالا به مسؤلین گمرک یا به مسؤلین حقوقی گمرک در محل یا در انبار های آن ها هرگاه اماکن مزبور تحت نظارت انتقال دهنده (carriage) نباشند.
 - ب- کالا جهت ذخیره سازی به انتقال دهنده، به یک کارگزار حمل و نقل یا به یک انبار عمومی سپرده شده باشد.
 - ۳- پس از ورود کالا به مقصد، گیرنده میتواند بارنامه و کالا را از انتقال دهنده مطالبه نماید. اگر مفقود شدن کالا محرز گردد، یا کالا در زمان انقضای مهلت پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۹ نرسد، تحويل گیرنده می تواند، با نام خود، حقوق خود ناشی از قرار داد حمل را از انتقال دهنده (carriage) استیفا نماید.
 - ۴- شخص ذیحق می تواند حتی پس از دریافت بارنامه و پرداخت هزینه ناشی از قرارداد حمل، تا زمانی که بازرسی طبق درخواست وی برای تعیین خسارت یا مفقودی محموله صورت نگرفته باشد از پذیرفتن کالا امتناع نماید.
 - ۵- در سایر موارد، تحويل کالا طبق دستورالعمل های لازم الاجزاء مقصد صورت خواهد گرفت.
 - ۶- اگر کالا بدون وصول قبلی هزینه های تحويل کالا، تحويل داده شده باشد، انتقال دهنده (carriage) موظف خواهد بود مبلغ هزینه تحويل کالا به ارسال کننده را تا میزانی پرداخت نماید، بدون آنکه به حق رجوع وی به مراجع ذیصلاح علیه تحويل گیرنده لطمه ای وارد شود.

حق تعیین تکلیف کالا

ماده هجدهم:

- ۱- ارسال کننده این حق را دارد که برای کالا تعیین تکلیف نموده و قرار داد حمل را با دادن دستورات بعدی اصلاح نماید به ویژه او میتواند در خواست نماید که انتقال دهنده:
 - الف- حمل کالا را ادامه ندهد.
 - ب- تحويل کالا را به تاخیر اندازد.

ج- کالا را به تحویل گیرنده غیر از کسی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد.

د- کالا را در مقصدی غیر از جایی که در بارنامه قید شده، تحویل دهد.

۲- حق تغییر قرار داد حمل توسط ارسال کننده محموله، علیرغم اینکه وی کاپی بارنامه را در اختیار دارد، از بین خواهد رفت چنانچه تحویل گیرنده:

الف- بارنامه را در اختیار گرفته باشد.

ب- کالا را پذیرفته باشد.

ج- حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ استیفا کرده باشد.

د- طبق بند ۳ محق به دادن دستور باشد؛ از آن لحظه به بعد، انتقال دهنده (carriage) باید خود را با اوامر و دستورات تحویل گیرنده هماهنگ کند.

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

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

الف- بارنامه را در اختیار داشته باشد.

ب- کالا را پذیرفته باشد؛

ج- طبق بند ۳ از ماده ۱۷ حقوق خود را استفا کرده باشد؛

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

۵- اگر تحویل گیرنده دستور داده باشد که کالا به شخص ثالث تحویل داده شود شخص ثالث، حق تغییر قرار داد حمل را نخواهد داشت.

اعمال حق تعیین تکلیف کالا

ماده نهم:

۱- هرگاه ارسال کننده یا طبق بند ۳ از ماده ۱۸، تحویل گیرنده، بخواهد با دادن دستورات بعدی قرار داد حمل را اصلاح نماید، وی باید کاپی بارنامه را که اصلاحات در آن قید شده است به انتقال دهنده (carriage) ارائه نماید.

۲- ارسال کننده یا طبق بند ۳ از ماده ۱۸ تحویل گیرنده، باید تمامی هزینه ها و خسارات وارده به انتقال دهنده (carriage) را که ناشی از انجام اصلاحات بعدی بوده جبران نماید.

۳- انجام اصلاحات بعدی هنگام رسیدن دستورات به فردی که قرار است آنها را اعمال کند باید امکان پذیر، قانونی و عقلا الزامی باشد و به ویژه نباید در عملکرد عادی شرکت انتقال دهنده (carriage) تداخل ایجاد کند یا به ارسال کنندگان یا تحویل گیرندگان سایر محمولات خسارت وارد سازد.

۴- اصلاحات بعدی نباید سبب تجزیه محموله شود.

۵- هرگاه به علت شرایط پیشبینی شده در بند ۳، انتقال دهنده نتواند دستورات دریافتی را اجراء نماید، باید مراتب را فوراً به مرجع صادر کننده دستورات، اطلاع دهد.

۶- در صورت قصور انتقال دهنده (carriage) وی مسؤول 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 پیش بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر رود.

۷- اگر انتقال دهنده اصلاحات بعدی مورد درخواست ارسال کننده محموله را بدون درخواست کاپی بارنامه به تحویل گیرنده داده شده باشد وی انتقال دهنده (carriage) مسؤول خسارات ناشی از اصلاحات در قبال تحویل گیرنده خواهد بود.

با این حال، غرامت پرداختی از میزان پیش بینی شده در مورد مفقود شدن کالا فراتر نخواهد رفت.

شرایط ممانعت کننده از حمل

ماده بیستم:

۱- اگر شرایط مانع از حمل کالا گردد، انتقال دهنده (carriage) تصمیم می گیرد که آیا بهتر است کالا را با تغییر مسیر، حمل نماید، یا صلاح این است که، در جهت منافع ذینفع، با دادن کلیه اطلاعات مرتبط که در اختیار دارد از وی تقاضای ارائه طریق نماید.

۲- در صورتی که ادامه حمل کالا ممکن نباشد، انتقال دهنده (carriage) از کسی که حق تعیین تکلیف کالا را دارد تقاضای ارائه طریق می نماید. اگر انتقال دهنده (carriage) 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.

شرایط ممانعت کننده از تحویل

ماده بیستم و یکم:

۱- اگر شرایط مانع از تحویل گردد، انتقال دهنده (carriage) باید بلافاصله ارسال کننده را مطلع و از او درخواست ارائه طریق نماید، مگر اینکه ارسال کننده در برنامه درخواست کرده باشد که در صورت بروز شرایط ممانعت از تحویلی، کالا به او پس فرستاده شود.

۲- اگر شرایطی که مانع از تحویل می گردند قبل از رسیدن راهکار ارسال کننده به انتقال دهنده خاتمه یابد، کالا به تحویل گیرنده تحویل داده خواهد شد، ارسال کننده باید فوراً از موضوع مطلع گردد.

۳- در صورتی که تحویل گیرنده از پذیرش کالا امتناع نماید، ارسال کننده حتی اگر قادر به ارائه کاپی برنامه هم نباشد، مجاز خواهد بود که ارائه طریق نماید.

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

پیامد های ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل

ماده بیست دوم:

۱- انتقال دهنده مجاز است هزینه های ناشی از علی ذیل را وصول نماید:

الف- درخواست وی برای کسب تکلیف و دستورات.

ب- اجرای دستورات دریافتی.

ج- اینکه دستوراتی را که او درخواست نموده، به دست او نرسیده یا اینکه به موقع به وی نرسیده است.

د- اینکه وی طبق بند ۱ از ماده ۲۰، بدون اینکه مجبور باشد کسب تکلیف بنماید، تصمیم اتخاذ نموده باشد.

مگر آنکه این هزینه ها به خاطر قصور وی بوجود آمده باشند. به ویژه او می تواند هزینه حمل قابل اعمال بر مسیر بعدی را دریافت نماید و از مدت زمان حمل برای آن مسیر، برخوردار خواهد بود.

۲- در موارد اشاره شده در بند ۲ از ماده ۲۰ و بند ۱ از ماده ۲۱، انتقال دهنده می تواند با هزینه شخص ذیحق بلافاصله کالا را تخلیه نماید. پس از تخلیه محموله کار حمل و نقل پایان یافته به حساب می آید. سپس انتقال دهنده مسؤول کالا از طرف شخص ذیحق خواهد بود. با این حال، وی می تواند کالا را طبق قرارداد حمل و کل سایر هزینه ها در قبال کالا، قابل مطالبه است.

۳- انتقال دهنده خود می تواند بدون اینکه منتظر کسب تکلیف از طرف شخص ذیحق باشد اقدام به فروش کالا نماید، چنانچه ماهیت فاسد شدنی یا وضعیت کالا، چنین اقدامی را توجیه نماید یا چنانچه هزینه های 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 ننماید.

۴- در صورتی که کالاها فروخته شده باشد، باید درآمد حاصله پس از کسر هزینه های مترتب بر کالاها، در اختیار شخص ذیحق قرار داده شود، اگر درآمد حاصله از فروش، کمتر از هزینه های مذکور باشد، باید ارسال کننده ها به تفاوت را بپردازد.

۵- نحوه فروش بر حسب دستور العمل ها و قوانین لازم الاجراء در محلی که کالا در آن قرارداد یا بر حسب عرف آن محل، تعیین خواهد شد.

۶- در مواردی که شرایط مانع از حمل یا تحویل گردد، چنانچه ارسال کننده ظرف مدت زمان مناسب تعیین تکلیف ننماید، و چنانچه شرایط ممانعت کننده از حمل یا تحویل طبق بندهای 2 و 3 مرتفع نشود. انتقال دهنده می تواند کالا را به ارسال کننده باز گردانده یا در صورت موجه بودن آنها را به هزینه ارسال کننده ارجاع دهد.

عنوان سوم : مسؤلیت

اساس مسؤلیت

ماده بیست و سوم:

۱- انتقال دهنده بابت مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارت کلی 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 زیر بنای خط آهن مورد استفاده چه باشد، مسؤول خواهد بود.

۲- در صورتی که مفقودی، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن مدت زمان حمل کالا به علت قصور شخص ذیحق یا تعیین تکلیف وی کا ناشی از قصور انتقال دهنده نباشد، یا عیب ذاتی کالا از قبیل فساد و خرابی، ضایعات و غیره یا به دلیل شیریپی بوجود آمده باشد که انتقال دهنده نمی توانسته از آن اجتناب و از پیامد های آن پیشگیری کند، در این صورت انتقال دهنده مسؤول نخواهد بود.

۳- در صورتی که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطرات خاص که شامل یک یا چند شرایط ذیل باشد، انتقال دهنده (carriage) مسؤول نخواهد بود:

الف- حمل با واگن روباز تحت شرایط کلی حمل ، یا هرگاه مورد مزبور صراحتاً مورد توافق قرار گرفته و در بارنامه ذکر شده باشد؛ کالاهای خسارت دیده در اثر شرایط جوی و نیز کالاهایی که داخل واحد های حمل و نقل ترکیبی و در وسایل نقلیه جاده ای مسقف در واگن حمل شوند، به عنوان حمل با واگن های روباز تلقی نخواهند شد. اگر برای حمل کالاها در واگن های روباز، ارسال کننده از روکش استفاده می نماید، همان مسؤولیتی متوجه انتقال دهنده خواهد بود که

در حمل درواگن رویاز بدون روکش است، حتی اگر در مورد کالاهایی باشد که طبق شرایط کلی حمل با واگن های رویاز حمل نمی شوند.

ب- عدم بسته بندی یا بسته بندی نادرست کالاهایی که در صورت عدم بسته بندی یا بسته بندی نادرست در معرض مفقودی یا آسیب دیدگی قرار می گیرند.

ج- بارگیری کالاها توسط ارسال کننده یا تخلیه محموله توسط تحویل گیرنده.

د- طبیعت برخی از کالاهائی که مخصوصاً آنها را در معرض مفقود شدن کلی یا جزئی یا به ویژه آسیب دیدگی از طریق شکستگی زنگزدگی، خرابی درونی یا خود بخود، خشک شدن وضایعات قرار میدهد.

هـ - توصیف یا شماره گذاری نامتعارف، نادرست یا ناقص بسته بندی ها.

و- حمل و نقل اقسام زنده.

ز - حمل و نقل که به موجب مقررات قابل عمل یا توافقات صورت گرفته بین ارسال کننده و انتقال دهنده قید شده در بارنامه، که باید با همراهی محافظ صورت گیرد، چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خطری باشد که حضور محافظ در آن اجتناب ناپذیر بوده است.

مسئولیت در مورد حمل وسایل نقلیه خط آهن به عنوان کالا

ماده بیست و چهارم:

در مورد حمل و وسایل نقلیه خط آهن که روی چرخ های خود حرکت می کنند و به عنوان کالا حمل می شوند، انتقال دهنده از زمان قبول کالا تا زمان تحویل 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 می باشد مگر آنکه انتقال دهنده ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی وارده به واسطه قصور او بوجود نیامده است.

۲- انتقال دهنده پاسخگوی مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از خسارات وارده به متعلقاتی که در دو طرف وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن قید نشده است، نخواهد بود.

ماده بیست و پنجم:

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

۲- هرگاه انتقال دهنده اثبات نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی میتواندسته با توجه به وضعیت موجود، از یکی یا از چندین مورد از خطرات خاصی 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 جزئی به علت یکی از خطرات فوق نبوده است.

۳- چنانچه مقدار خیلی زیادی از کالا مفقودی شده یا یک بسته کامل مفقود شده باشد، استنباط ذکر شده در بند 2، به مورد پیش بینی شده در قسمت الف بند ۳ از ماده ۲۳ قابل اعمال خواهد بود.

انتقال دهنده های متوالی

ماده بیست و ششم :-

هرگاه حمل طبق یک قرارداد واحد حمل، توسط چندین انتقال دهنده متوالی پی در پی صورت گیرد، هر انتقال دهنده 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 انتقال دهنده مسؤول حمل در تمام طول مسیر تا تحویل کالا خواهد بود.

انتقال دهنده جانشین

ماده بیست و هفتم:

- ۱- هرگاه انتقال دهنده، انجام تمامی یا قسمتی از حمل را به یک انتقال دهنده جانشین بسپارد، اعم از اینکه در قرارداد حمل حق این کار را داشته باشد یاخیر، در هر حالی مسوولیت کلی حمل به عهده انتقال دهنده خواهد بود.
- ۲- کلیه مقررات این قواعد یکسان درمورد مسوولیت انتقال دهنده برای انتقال دهنده جانشین نیز بابت حمل و نقلی که تحت نظارت وی انجام شده اعمال خواهد گردید. چنانچه علیه دهنده جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل و نقل استفاده می نماید اقامه دعوی صورت گیرد، ماده های ۳۶ ۴۱ اعمال خواهند شد.
- ۳- اگر انتقال دهنده طبق هرگونه توافق ویژه تعهداتی را بپذیرد که در این قواعد یکسان وضع نگردیده یا از حقوق اعطاء شده طبق قواعد یکسان مزبور چشم پوشی نماید آن تعهدات برای انتقال دهنده جانشین فاقد اعتبار خواهد بود چنانچه وی صریحاً یا به طور مکتوب آن را نپذیرفته باشد. خواه انتقال دهنده جانشین توافق را قبول کرده باشد یا نکرده باشد، انتقال دهنده اصلی در هر حالی مقید به انجام تعهدات یا موارد چشم پوشی شده ناشی از چنین توافق ویژه های خواهد بود.
- ۴- هرگاه و تا آنجا که انتقال دهنده و انتقال دهنده جانشین مسؤولی باشند، هر دو انتقال دهنده، مشترکاً و جداگانه مسؤول خواهند بود.
- ۵- کل مبلغ غرامت قابل پرداخت توسط انتقال دهنده و انتقال دهنده جانشین و سایر خدمه و اشخاص که آنها از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می کنند نبایستی از حدود پیش بینی شده در این قواعد یکسان فراتر رود.

۶- این ماده به حق رجوع به مراجع ذیصلاح که بین انتقال دهنده و انتقال دهنده جانشین ممکن است وجود داشته باشد خلی وارد نخواهد آورد.

احتمال خسارت یا مفقود شدن در مورد ارسال مجدد کالا

ماده بیست و هشتم:

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 محموله محرز شده باشد، فرض بر این گذاشته خواهد شد که این مسله تحت آخرین قرارداد حمل اتفاق افتاده است البته چنانچه محموله همچنان تحت مسوولیت انتقال دهنده بوده و به همان صورت که به محل ارسالی مجدداً رسیده باشد.

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

۳- هرگاه قرارداد حمل، قبل از ارسال مجدد محموله تابع یک کنوانسیون در ارتباط به حمل و نقل بین المللی خط آهن 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 اعمال خواهد شد.

فرض مفقود شدن کالا

ماده بیست و نهم :

۱- چنانچه ظرف مدت ۳۰ روز پس از انقضاء موعد تحویلی، کالا به تحویل گیرنده محموله تحویل نگردد یا در اختیار وی قرار نگیرد، شخص ذیحق می تواند کالا را بدون نیاز به ارائه ادله بعدی، مفقود شده تلقی نماید.

۲- شخص ذیحق می تواند در هنگام دریافت خسارت کالای مفقود شده کتباً درخواست نماید که اگر کالا ظرف یک سال پس از پرداخت وجه خسارت پیدا شود، فوراً او را مطلع سازند. بایستی انتقال دهنده این درخواست را کتباً تأیید نماید.

۳- شخص ذیحق می تواند ظرف ۳۰ روز پس از دریافت خبر طبق بند ۲ درخواست نماید که در مقابل پرداخت هزینه های قید شده در قرارداد حمل و همچنین بازپرداخت غرامت دریافتی، در صورت اقتضاء پس از کسر هزینه های وارده، کالا به وی تحویل داده شود، با این حال، حقوق وی جهت دعوی غرامت بابت تاخیر تحویل کالا پیش بینی شده در ماده های ۳۳ و ۳۵ محفوظ خواهد بود.

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

غرامت بابت مفقود شدن

ماده سی ام:

۱- در موارد مفقود شدن کلی یا بخشی از کالا، خسارات، غرامتی بردارد که برحسب مظنه (نقل قول مبادله کالا مبادله

کالا محاسبه شده باشد، یا در صورت نبود چنین مظنه ای، برحسب قیمت رایج بازار و در صورت فقدان هر دو، برحسب ارزش معمول کالا هایی از همان نوع و کیفیت در روز و محل که کالا تقبل شده، محاسبه خواهد شد.

۲- غرامت نباید از ۱۷ واحد محاسبه در هر کیلوگرام از کسری وزن ناخالصی فراتر رود.

۳- در مورد مفقود شدن یکه وسیله نقلیه خط آهن که روی چرخ های خود حرکت می کند و به عنوان کالا ارسال می گردد یا مفقود شدن یک واحد حمل و نقل ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت، بدون در نظر گرفتن سایر خسارات، به ارزش معمولی 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 معمولی در روز و محل قبولی وسیله نقلیه توسط حمل کننده محدود خواهد بود.

۴- به علاوه، انتقال دهنده 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 اندازنده این عوارض حمل شده اند مسترد نماید.

مسئولیت کاهش / ضایعات وزن در طول حمل

ماده سی و یکم :

۱- در مورد کالاهای که به دلیل ماهیت خود، صرفاً به خاطر حمل، معمولاً در معرض کاهش قرار می گیرند، انتقال دهنده، فقط تا حدی در مقابل کاهش / ضایعات مسئولیت خواهد داشت که بدون در نظر گرفتن طول مسیر، از میزان های مجاز فراتر رود:

الف - ۲ درصد وزن کالای مایع یا بار گیری شده در وضعیت مرطوب،

ب - 1 درصد وزن کالاهای خشک،

۲- حدود مسئولیت پیش بینی شده در بند ۱، نمی تواند 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.

۳ - در مورد 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.

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

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

گرامت آسیب دیدگی

ماده سی و دوم :

۱ - در صورت وارد آمدن آسیب به کالا، انتقال دهنده (carriage)، درکنار سایر خسارات، باید گرامتی معادل با میزان کاهش ارزش کالا را بپردازد. میزان مبلغ مزبور با اعمال درصد کاهش ارزش کالا که در مقصد تایید شده و با استفاده از ارزش کالا که طبق ماده ۳۰ تعریف شده باشد، محاسبه خواهد شد.

۲- گرامت از مبالغ دلیلی فراتر نخواهد رفت.

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

ب - چنانچه به خاطر آسیب دیدگی، ارزش بخشی از محموله از بین برود، میزان گرامت پرداختی برابر همان بخشی از کالا خواهد بود که ارزش خود را از دست داده است.

۳ - در صورت آسیب دیدگی وسیله نقلیه خط آهن که روی چرخ هایش حرکت می کند و به عنوان کالا حمل می شود یا یک وسیله نقلیه ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان گرامت، بدون در نظر گرفتن، سایر خسارات، محدود به هزینه تعمیر خواهد بود. مبلغ گرامت پرداختی در صورت مفقود شدن فراتر نخواهد رفت.

۴- علاوه بر آن، انتقال دهنده باید هزینه های پیش بینی شده در بند ۴ از ماده ۳۰ را به نسبت تعیین شده در بند مسترد نماید.

گرامت بابت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل

ماده سی و سوم :

1 - چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی به علت بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل به وجود آمده باش، در این صورت انتقال دهنده باید گرامتی بپردازد که نباید از چهار برابر هزینه حمل فراتر رود.

2 - در صورت خسارت دیدن کل کالا، پرداخت گرامت پیش بینی شده در بند، 1، به گرامت پیش بینی شده در ماده 30 افزوده خواهد شد.

3 - در صورت خسارت دیدن بخشی از کالا، گرامت پیش بینی شده در بند 1، از چهار برابر هزینه حمل آن قسمتی از محموله خسارت دیده، فراتر نخواهد رفت.

4 - برای موارد آسیب دیدگی که به سبب بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل نباشد، گرامت پیش بینی شده در بند 1، در صورت اقتضاء، به گرامت پیش بینی شده در ماده 32، افزوده خواهد شد.

5- گرامت پیش بینی شده در بند 1 به علاوه مبلغ گرامت پیش بینی شده در ماده های 30 و 32 مجموعاً به هیچ وجه نباید از گرامت پرداختی بابت خسارت کامل کالا فراتر رود.

6- هرگاه طبق بند 1 از ماده 16، مهلت حمل طبق توافقنامه تعیین شده باشد، ممکن است روش های دیگر پرداخت گرامت غیر از موارد پیش بینی شده در بند 1 نیز توافق شده باشد. در این صورت، اگر زمان حمل، از مهلت حمل پیش بینی شده در بندهای 2 تا 4 از ماده 16، مهلت حمل طبق توافقنامه تعیین شده باشد، ممکن است روش های دیگر پرداخت گرامت غیر از موارد پیش بینی شده در بند 1 نیز توافق زمان حمل، از مهلت حمل پیش بینی شده در بند های 2 تا 4 از ماده 16 بیشتر شود، شخص ذیحق می تواند گرامت پیش بینی شده در توافق نامه فوق، یا گرامت پیش بینی شده در بند های 1 تا 5 را مطالبه نماید.

گرامت در صورت وجود اظهار نامه ارزش کالا

ماده سی و چهارم :

ارسال کننده و انتقال دهنده می تواند توافق نمایند که ارسال کننده، در بارنامه ارزش برای کالا اظهار نماید، که از حد پیش بینی شده در بند 2 از ماده 30 بیشتر باشد. در این صورت میزان اعلان شده، جایگزین حد مزبور خواهد شد.

گرامت بابت بهره تحویل

ماده سی و پنجم :

ارسال کننده و انتقال دهنده می تواند توافق نمایند که ارسال کننده با قید مبلغی به صورت مشخص در بارنامه، بهره ویژه ای را برای تحویل، در صورت مفقودی یا آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، اعلام نماید. در صورت وجود اظهار نامه بهره برای تحویل، میتوان تا میزان اعلام شده، گرامت بیشتری بابت ضرر و زیان، علاوه بر گرامت پیش بینی شده در ماده های 30، 32 و 33 مطالبه نمود.

از دست دادن حق استناد ب حدود

مسئولیت

ماده سی و ششم :

حدود مسؤولیت پیش بینی شده در بند 3 از ماده 15، بندهای 6 و 7 از ماده 19، و ماده های 30 و 32 تا 35 اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شو که ضرر یا زیان، ناشی از عملی یا قصوری است که انتقال دهنده یا آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی مرتکب شده یا از روی سهل انگاری بوده اما با علم بر اینکه احتمال چنان ضرر یا زیانی است.

تبدیل ارز و بهره

ماده سی و هفتم :

- 1- چنانچه محاسبه غرامت مستلزم تبدیل مبالغ مطروحه به واحد پول خارجی باشد، تبدیل بر اساس نرخ روز و محل پرداخت غرامت انجام خواهد شد.
- 2 – شخص ذیحق میتواند بهره غرامت را به میزان 5 درصد در سال، از روز مطالبه ای پیش بینی شده در ماده 43، یا، اگر چنان مطالبه ای صورت نگرفته باشد، از روز ارائه درخواست به محکمه، مطالبه نماید.
- 3- اگر شخص ذیحق جهت تسویه قطعی مبلغ مورد، ادعا، مدارک لازم را در مدت زمان متعارف که به وی اختصاص یافته به انتقال دهنده ارائه ندهد از زمان انقضای مهلت اختصاص یافته تا تحویل واقعی مدارک مزبور، هیچ بهره ای تعلق نخواهد گرفت.

مسؤولیت در قبال ترافیک

خط آهن دریایی

ماده سی و هشتم :

- 1- در حمل خط آهن دریایی انجام شده از طریق مسیر های اشاره شده در بند 1 از ماده 24 کنوانسیون، هر کشور عضو می تواند ضمن درخواست برای منضم نمودن یادداشتی مناسب به فهرست خطوط تابع این قواعد یکسان، مجموعه علل ذیل در خصوص معافیت از مسؤولیت را به موارد پیش بینی شده در ماده 23 اضافه نماید:
 - الف – آتش سوزی، در صورتی که انتقال دهنده ثابت نماید که به خاطر عمل یا قصور وی یا بواسطه عمل یا قصور کاپیتان، ملوان، ناخدای کشتی و یا خدمه انتقال دهنده اتفاق نه افتاده است.
 - ب – نجات دادن یا تلاشی برای نجات دادن زنداگی یا اموالی در دریا؛
 - ج – بارگیری کالا بر روی عرشه کشتی، به شرط اینکه ارسالی کننده در بارنامه رضایت خود را جهت بارگیری آنها بدان صورت اعلام کرده باشد و مشروط بر اینکه کالا در واگن نباشد.
 - د – خطرات یا حوادث دریا یا سایر آب های قابل کشتی رانی.

2- انتقال دهنده (carriage) تنها موقعی می تواند از فعافیت مندرج در بند 1 بهره مند گردد که بتواند ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، در طول سفر دریایی و از زمان شروع بارگیری کالا کشتی تا تخلیه محموله از کشتی اتفاقی افتاده است.

3- هرگاه انتقال دهنده به زمینه های معافیت ذکر شده در بند 1 استناد نماید، چنانچه شخص ذیحق ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی و راده یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، به دلیلی قصور انتقال دهنده کاپیتانی، ملوان، ناخدا و یا خدمه تحت خدمت انتقال دهنده اتفاق افتاده است، وی همچنان مسولیت خواهد بود.

4- هرگاه یک مسیر دریایی توسط چندین شرکت بهره بردار که طبق بند 1 از ماده 24 کنوانسیون در فهرست خدمات ثبت شده اند، مورد بهره برداری قرار گیرد، شیوه مسولیت قابل اعمال در این مسیر باید برای تمامی شرکت های مزبور یکسان باشد. به علاوه، هرگاه این شرکت ها بنا به درخواست چند کشور عضو، در فهرست مذکور قرار گرفته باشند، اتخاذ این شیوه مسولیت، باید تابع توافق قبلی بین آن کشور ها بوده باشد.

5 - اقدامات اتخاذ شده براساس بند های 1 و 4 بایستی به اطلاع دبیر کل برسد. تدابیر مزبور فوراً و با انقضاء مهلت سی روزه از روزی که این تدابیر توسط سرمنشی به سایر کشور های عضو ابلاغ گردد لازم الاجراء می گردند. محموله هایی که از قبلی در حال حمل بوده اند تحت تاثیر این اقدامات قرار نخواهد گرفت.

مسولیت در قبال حوادث هسته ای

ماده سی و نهم:

انتقال دهنده (carriage) از مسولیتی که به موجب این قواعد یکسان متوجه وی است معاف خواهد بود اگر ضرر یا زیان ناشی از حادثه هسته ای باشد، چنانچه بهره بردار تاسیسات هسته ای یا هر شخصی دیگری که جانشین وی است، براساس آن قوانین و دستورالعمل های ک دولت که بر مسولیت در زمینه انرژی هسته ای حاکم است، مسول ضرر یا زیان مزبور باشد.

اشخاصی که انتقال دهنده در قبال آنها مسولیت دارد

ماده چهلم:

انتقال دهنده مسولیت کارکنان خود و دیگر اشخاص است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می کند چنانچه این کارکنان و سایر اشخاصی در حیط وظایف خود عمل کنند مدیران آن زیربنای خط آهن که حمل و نقل در آن انجام می گیرد جزء اشخاصی محسوب می شوند که انتقال دهنده از خدمات شان برای انجام حمل استفاده می کند.

سایر اقامه های دعوی

ماده چهل و یکم:

1- در تمامی موارد که این قواعد یکسان در آنها اعمال می شوند، هر گونه اقامه دعوی علیه انتقال دهنده در خصوص مسؤلیت در هر موردی را فقط میتوان با توجه به شرایط، صورت داد.

2- این مسئله در مورد هرگونه اقامه دعوی علیه خدمه و دیگر اشخاص که به موجب ماده 40 انتقال دهنده در برابر آنها مسؤول می باشد نیز اعمال خواهد شد.

عنوان چهارم : استیفای حقوقی اثبات مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از محموله

ماده چهل و دوم:

1- هرگاه انتقال دهنده مفقودی یا آسیب دیدگی به بخشی از محموله را کشف نماید احتمال آن را بدهد، یا از طرف شخص ذیحق مطرح گردد، انتقال دهنده باید بی درنگ و در صورت امکان با حضور شخص ذیحق گزارش 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.

2- کاپی گزارش باید به صورت رایگان به شخص ذیحق تحویل گردد.

3- هرگاه شخص ذیحق یافته های گزارش را نپذیرد، میتواند درخواست نماید وضعیت و وزن کالا و همین طور علت و میزان ضرر و زیان توسط کارشناسی که از سوی طرفین قرار داد حمل یا از طریق محکمه یا دیوان تعیین شده، اثبات شود. روش انجام کار طبق قوانین و دستورالعمل های کشوری خواهد بود که کار اثبات در آنجا انجام می شود.

دعاوی

ماده چهل و سوم :

1- ادعاهای مربوط به قرارداد حمل باید به صورت کتبی به انتقال دهنده داده شود که علیه او اقامه دعوی صورت گرفته است.

3- برای اقامه دعوت، ارسال کننده باید کاپی بارنامه را ارائه دهد. در غیر این صورت، او بایستی از تحویل گیرنده اختیار نامه ای ارائه نماید یا مدرکی داشته باشد که اثبات نماید گیرنده از پذیرش محوله امتناع کرده است.

4- برای اقامه دعوی، تحویل گیرنده باید یادداشت بارنامه را ارائه نماید، چنانچه این یادداشت بارنامه به وی برگردانده شده باشد.

5 – بارنامه، کاپی و سایر مدارکی که به نظر شخص ذیحق الحاق آنها به دعوی درخواست نماید باید تایید شد باشند، ارائه گردد.

6- هنگام تسویه دعوی، انتقال دهنده می تواند نسخه اصلی بارنامه، کاپی یا رسید وصول وجه هنگام تحویل کالا را درخواست نماید تا پشت نویسی گردد که تسویه صورت گرفته است.

اشخاصی که می توانند علیه انتقال دهنده اقامه دعوی نمایند

ماده چهل و چهارم:

1- حسب بندهای 3 و 4 افراد زیر می توانند طبق قرار داد حمل اقامه دعوی نمایند:

الف – ارسال کننده محموله، تا هنگامی که گیرنده:

(1) بارنامه را در اختیار گرفته باشد،

(2) کالا را پذیرفته باشد،

(3) حقوق خود را به موجب بند 3 از ماده 17 یا بند از ماده 18 استیفاً نموده باشد.

ب – گیرنده محموله از هنگامی که وی:

(1) بارنامه را در اختیار گرفته باشد،

(2) کالا را پذیرفته باشد،

(3) حقوق خود را به موجب بند 3 از ماده 17 یا بند از ماده 18 استیفاً نموده باشد.

2- چنانچه شخص تعیین شده از طرف گیرنده طبق 5 از ماده 18 بارنامه را در اختیار گرفته باشد، کالا راقبول نموده باشد یا به موجب بند 3 از ماده 17 حقوق اش را استیفاً نموده باشد، حق گیرنده محموله برای اقامه دعوی ساقط خواهد شد.

3 – اقامه دعوی جهت بازپس گرفتن مبلغ پرداختی فقط می تواند از سوی کسی طرح شود که به موجب قرار داد حمل پرداخت را انجام داده است.

4- فقط ارسال کننده حق دارد در مورد پرداخت های نقدی هنگام تحویل کالا اقامه دعوی نماید.

5- برای اقامه دعوی، ارسال کننده باید کاپی بارنامه را ارائه دهد در غیر این صورت او بایستی از تحویل گیرنده اختیار نامه ای 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.

6- برای اقامه دعوی، گیرنده باید بارنامه را، در صورتیکه به وی تحویل داده باشند، ارائه نماید.

انتقال دهنده هایی که علیه آنها میتوان اقامه دعوی نمود

ماده چهل و پنجم:

1- حسب بندهای 3 و 4 اقامه های دعوی، بر اساسی قرارداد حمل را می توان فقط علیه انتقال دهنده اول، انتقال دهند نهایی یا انتقال دهنده که آن بخشی از حمل را به عهده داشته که در طی آن عملی که موجب اقامه دعوی می شود واقع شده است، صورت داد.

2- در مورد حمل که توسط انتقال دهنده های متوالی صورت می گیرد، میتوان علیه انتقال دهنده که باید کالا را تحویل می داد و نام او با رضایت وی در بارنامه درج شده، طبق بند 1 اقامه دعوی کرد حتی اگر او نه کالا را دریافت کرده باشد و نه بارنامه را.

3 - اقامه دعوی جهت باز پس گرفتن مبلغی که به موجب قرارداد حمل پرداخت شده، می تواند علیه انتقال دهنده (carriage) که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه انتقال دهنده (carriage) که مبلغ مزبور از جانب وی دریافت گردیده صورت گیرد.

4 - در خصوصی وصول مبالغ هنگام تحویل محموله فقط می توان علیه انتقال دهنده که کالا را در محلی ارسال پذیرفته است اقامه دعوی نمود.

5 - هرگاه اقامه دعوی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا در دادرسی مربوط به دعوی اصلی و براساس همان قرارداد حمل باشد، میتوان علیه انتقال دهنده (carriage) غیر از انتقال دهنده (carriage) های مشخصی شده در بند های 1 تا 4 اقامه دعوی نمود.

6 - تا حدی که این قواعد یکسان در مورد انتقال دهنده (carriage) جانشین قابل اعمال باشد، میتوان علیه وی نیز اقامه دعوی نمود.

7 - اگر خواهان حق انتخاب بین چند انتقال دهنده را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه وی علیه یکی از آنها اقامه دعوی نماید، منقضی میشود؛ همچنین اگر خواهان حق انتخاب یک یا چند انتقال دهنده و یا یک انتقال دهنده جانشین را داشته باشد، این مسئله اعمال خواهد شد.

محل رسیدگی

ماده چهل و هشتم:

1- اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را می توان در محکمه ها یا دیوان های کشور های عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده یا در محکمه ها یا دیوان های کشوری که در قلمرو آن:

الف – خواننده مقیم است یا به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کاروی، یا شعبه یا مؤسسه ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در آنجا است، یا.

ب – محلی که کالا توسط حمل کننده پذیرفته شده یا محلی که برای تحویل پیش بینی شده است، در آنجا قرار دارد، اقامه نمود در سایر دیوان ها یا محکمه ها نمیتوان اقامه دعوی نمود.

2 – هرگاه یک اقامه دعوی بر اساس این قواعد یکسان در یک محکمه یا دیوان که نبابر بند 1 ذیصلاح باشد، مطرح گردد یا وقتی که در چنان دعاوی رای آن محکمه یا دیوان اعلام گردد، هیچ اقامه دعوی جدیدی بی همان طرف های قرار داد و در همان زمینه نمی تواند صورت گیرد مگر آنکه رای دیوان یا محکمه که در آن، اقامه دعوی اولیه صورت گرفته در کشوری که اقامه دعوی جدید در آن صورت می گیرد، قابل اجراء نباشد.

اسقاط حق اقامه دعوی

ماده چهل وهفتم:

1- با پذیرش کالا توسط شخص ذیحق، هر حق اقامه دعوی علیه انتقال دهنده طبق قرارداد حمل، در خصوص مفقود شدن قسمتی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، منقضی خواهد شد.

2 – با این وجود، در موارد زیر، حق اقامه دعوی منقضی نخواهد شد:

الف – در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی بخشی از کالا، چنانچه:

(1) طبق ماده 42 تایید گردد که مفقودی یا آسیب دیدگی قبل از پذیرش کالا توسط شخص ذیحق رخ داده است،

(2) تاییدی که طبق ماده 42 می بایست صورت می گرفت، آهسته آهسته توسط قصور انتقال دهنده، صورت گرفته باش،

ب – در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی غیر قابل تشخیص که پس از پذیرش کالا توسط شخص ذیحق معلوم شده باشد، در صورتی که شخص ذیحق:

(1) طبق ماده 42 بلافاصله پس از کشف مفقودی یا آسیب دیدگی و حداکثر تا 7 روز پس از دریافت کالا از سوی وی،

تقاضای تایید نماید، و

(2) علاوه بر این ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی در فاصله زمانی بین بارگیری کالا و تحویل آن بوجود آمده است.

ج – در مواردی که مدت حمل بیش از اندازه طول بکشد، چنانچه شخص ذیحق ظرف مدت 60 روز از انتقال دهنده های مندرج در بند 1 از ماده 45 اقدام کرده باشد.

د - چنانچه شخص ذیحق ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از عملی یا قصوری است که عمداً برای ایجاد چنان مفقودی یا آسیب دیدگی صورت گرفته، یا از روی سهل انگاری و با علم بر این بوده که احتمالی چنان ضرر یا زیانی است.

3 - اگر کالا طبق ماده 28 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 گونه که گویی تنها یک قرارداد حمل واحد وجود داشته است.

محدودیت زمانی اقامه دعوی

ماده چهل و هشتم:

1- محدودیت زمانی اقامه دعوی ناشی از قرارداد حمل یک سال خواهد بود.

با این وجود این محدودیت زمانی در مورد اقامه های دعوی زیر دوسال خواهد بود:

الف - برای بازپس گرفتن وجه دریافتی هنگام تحویل کالا که توسط انتقال دهنده ازگیرنده محموله دریافت شده است.

ب - برای استرداد درآمد حاصل از فروش صورت گرفته توسط انتقال دهنده،

ج- برای ضرر یا زیانی که ناشی از عمل یا قصوری باشد که عمداً برای ایجاد چنان ضرر صورت گرفته، یا از روی سهل انگاری و با علم بر این بوده که احتمال چنان ضرر و زیانی است.

د - براساس یکی از قراردادهای حمل قبل از ارسال مجدد کالا طبق مورد پیش بینی شده در ماده.

2- محدودیت زمانی اقامه های دعوی، از تاریخ ای ذیل آغاز خواهد شد:

الف - برای غرامت بابت از دست رفتن کال کالا، از سی و مین روز پس از پایان مهلت حمل.

ب - برای غرامت بابت از دست رفتن بخشی از کالا، آسیب دیدگی یا بیش از اندازه طول کشیدن زمان حمل، از روزی که تحویل انجام می شود.

ج- در تمامی موارد دیگر، از روزی که حق قامه دعوی می تواند به کار گرفته شود.

د - روز مورد اشاره برای شروع دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی، جزء مدت زمان محدودیت مزبور محسوب نخواهد شد.

3 - وقتی دعوی به صورت مکتوب طبق ماده 43 مطرح شود، محدودیت زمانی اقامه دعوی، تا روزی که انتقال دهنده 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 در خصوص بخش مورد اختلاف، مجدداً آغاز خواهد شد.

مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا مسئولیت اثبات دادن پاسخ، و استرداد مدارک به عهده طرفی است که به آنها استناد می کند. مدت زمان محدودیت، به خاطر دعاوی ثانوی که همان موضوع را دارند، به حالت تعلیق درخواهد آمد.

4- حق اقامه دعوی که مشمول محدودیت زمانی شده باشد، را نمیتوان بیش از آن اعمال نمود حتی از طریق دعوی متقابل یا از طریق استثنا در دادرسی.

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

عنوان پنجم: روابط میان انتقال دهنده ها

تسویه حساب ها

ماده چهل و نهم:

1- هر انتقال دهنده که در هنگام اعزام یا رسیدن محموله، هزینه ها و سایر مبالغ ناشی از قرارداد حمل را دریافت کرده یا باید آنرا دریافت نماید، موظف است سهم مربوط به هر یک از انتقال دهنده های ذینفع را بپردازد. روش های پرداخت بایستی توسط توافق نامه بین انتقال دهنده ها مشخص شده باشد.

2- ماده 12 در مورد روابط بین انتقال دهنده های متوالی نیز اعمال خواهد شد.

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده پنجاه هم:

1- انتقال دهنده که به موجب این قواعد یکسان، غرامت را پرداخته است، علیه انتقال دهنده هایی که در حمل شرکت داشته اند طبق مقررات زیر، از حق رجوع به مراجع ذیصلاح برخوردار خواهد بود:

الف - انتقال دهنده ای که مسبب مفقودی یا آسیب دیدگی بوده به تنهایی مسؤول آن خواهد بود.

ب- هرگاه چندین انتقال دهنده موجب بروز مفقودی یا آسیب دیدگی وارده 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 (ج) بین آنها تسهیم خواهد شد.

ج- اگر نتوان ثابت نمود کدام یک از انتقال دهنده ها باعث مفقودی یا آسیب دیدگی شده اند، مبلغ غرامت بین تمام انتقال دهنده هایی که در حمل شرکت داشته اند به استثنای انتقال دهنده هایی که ثابت کنند آنها باعث بروز این ضرر یا زیان نبوده اند تقسیم خواهد شد، تقسیم مبلغ غرامت، متناسب با سهم دریافتی هر یک از انتقال دهنده ها از هزینه حمل خواهد بود.

2- در صورت عجز و ناتوانی هریک از انتقال دهنده ها در پرداخت دین خود، سهم پرداخت نشده او بین دیگر انتقال دهنده هایی که در حمل، شرکت داشته اند، متناسب با سهم آنها از هزینه حمل، تقسیم خواهد شد.

روال حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده پنجاه و یکم:

- 1- اعتبار مبلغ پرداختی از سوی انتقال دهنده (carriage) که به موجب ماده 50 از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده می کند نمی تواند مورد مناقشه انتقال دهنده قرار گیرد که علیه او از حق رجوع به مراجع ذیصلاح استفاده شده است، چنانچه این غرامت در محکمه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه انتقال دهنده بعدی با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید. دیوان یا محکمه که اقامه دعوی اصلی در آن صورت می گیرد مهلت مجاز برای این قبیل ابلاغیه های رسیدگی و مداخله در روند رسیدگی را تعیین خواهد نمود.
- 2- انتقال دهنده که حق رجوع خود به مراجع ذیصلاح را اعمال می نماید باید ادعای خود علیه تمام انتقال دهنده هایی 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.
- 3- محکمه یا دیوان تصمیم خود را، در خصوص کلیه دعاوی حق رجوع به مراجع ذیصلاح به آن تقدیم می شود، در یک حکم واحد، اعلام خواهد نمود.
- 4- انتقال دهنده که خواستار اعمال حق خود در رجوع به مراجع ذیصلاح می باشد باید اقامه دعوی خود را در محکمه یا دیوان کشوری مطرح کند که محل کاریکی از انتقال دهنده های مشارکت کننده در حمل و نقل، یا شعبه یا موسسه ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، در قلمرو آن کشور مستقر باشد.
- 5- هنگام که اقامه دعوی باید علیه چند انتقال دهنده صورت گیرد، انتقال دهنده خواهان، حق آن را خواهد داشت که از بین حوزه ای قضایی ذیصلاح طبق بند 4، دیوان یا محکمه را برای اقدام خود انتخاب نماید.
- 6- دادرسی های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح را نمی توان با دادرسی های مربوط به غرامت که توسط شخص دیاحقی، طبق قرارداد حمل اقامه می شود، یکی نمود.

موافقتنامه های مربوط به حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده پنجاه و دوم:

انتقال دهنده ها میتوانند موافقتنامه هایی را منعقد نمایند که از ماده های 49 و 50 عدول می نماید.

مقررات حمل نقل بین المللی خط آهن کالا های خطرناک (RID پیوست ج) کنوانسیون

عمومیات

ماده اول:

این مقررات بر موارد ذیل اعمال خواهد شد:

الف – بر حمل و نقل بین المللی خوط آهن کالا های خطرناک در قلمرو کشور های عضو **RID** ،

ب- بر حمل و نقل های مملک حمل و نقل خط آهن که قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTFI) در مورد آنها اعمال می شود، مشروط بر دستورالعمل های بین المللی حاکم بر حمل توسط شیوه دیگر حمل و نقلی، همچنین در مورد فعالیت های مندرج در ضمیمه این مقررات **.RID**

2- کالاهای خطرناکی که حمل آنها طبق این ضمیمه ممنوع گردیده نباید برای حمل و نقل بین المللی پذیرفته شوند.

مجدد (تعریف)

ماده اول:

در این مقررات و ضمیمه آن، کشور عضو **RID** عبارت خواهد بود از یک کشور عضو این سازمان که طبق اولین جمله از بند 1 از ماده 42 کنوانسیون، اظهارنامه ای را در خصوص این مقررات ارائه نکرده باشد.

معافیت ها

ماده دوم:

این مقررات، به طور کلی یا جزئی، بر حمل و نقل کالاهای خطرناکی که معافیت آنها در ضمیمه این ضمیمه پیش بینی شده، اعمال نخواهد شد. معافیت ها تنها زمانی می توانند لحاظ شوند که مقدار یا بسته بندی یا ماهیت حمل کالای معاف شده، ایمنی حمل و نقل را تضمین کند.

محدودیت ها

ماده سوم:

برای هر کشور عضو **RID** این حق محفوظ است که به دلایلی به جز ایمنی در طول حمل و نقل بین المللی کالای خط ناک را در قلمرو خود منترول یا از آن ممانعت نماید.

سایر دستورالعمل ها

ماده چهارم:

حمل و نقل هایی که این مقررات در مورد آنها اعمال می گردد، تابع دستورالعمل های ملی یا بین المللی ک به طور کلی بر حمل خط آهن کالا اعمال می گردد، خواهند بود.

انواع قطار های مجاز حمل به عنوان اثاثیه دستی، اثاثیه ثبت شده،

ماده پنجم:

1- یا حمل در داخل یا روی وسایل نقلیه ای که برای حمل پذیرفته می شوند:

الف- حمل کالای خطرناک فقط در قطارهای باری مجاز خواهد بود، به استثنای.

ب – کالاهای خطرناکی که طبق ضمیمه و منطبق با حداکثر میزان محموله مربوط به آن و شرایط ویژه حمل، در قطار هائی به جز قطار باری بتوان آنها را حمل نمود.

ج- کالای خطرناکی که تحت شرایط ویژه ای ذکر شده در ضمیمه، تنها به عنوان اثاثیه دستی، اثاثیه ثبت شده، یا حمل در داخلی یا روی وسایل نقلیه که برای حمل پذیرفته می شوند هدف در چارچوب ماده 12 از قواعد یکسان قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) می توانند حمل شوند.

2- کالاهای خطرناک را تنها موقعی میتوان به عنوان اثاثیه ای دستی همراه داشت یا حمل نمود یا جهت حمل به عنوان اثاثیه ثبت شده، یا حمل در داخلی یا روی وسایل نقلیه ای که برای حمل پذیرفته می شوند، تحویل داد که با شرایط ویژه ای ضمیمه، منطبق باشند.

ضمیمه

ماده ششم:

ضمیمه، جزء لاینفک این مقررات خواهد بود. متن ضمیمه، متنی خواهد بود که در زمان لازم الاجراء شدن پروتوکول سوم جون 1999 برای اصلاح کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) مورخ 9 می 1980، طبق بند 4 از ماده 19 این کنوانسیون توسط کمیته کارشناسی حمل کالاهای خطرناک تدوین شده است.

یادداشت دبیر خانه آتیف:

در ادامه متن، طبق ماده 6، منظور از RID، ضمیمه ی ضمیمه (ج) از کتیف خواهد بود. در برخی موارد استثنایی، وقتی منظور، متن ضمیمه (ج) که در بالا ارائه شد، باشد به آن، به صورت ضمیمه از کتیف اشاره خواهد شد (برای مثال در بند های 1-1-2، 3-5-7 از فصل 7-7.

قواعد یکسانی در ارتباط به استفاده وسایط درترافیک بین المللی خط آهن (CUV) ضمیمه "د" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن)

عمومیات

ماده اول:

این قواعد یکسان در مورد قراردادهای دویا چند جانبه ای مربوط به استفاده از وسایل نقلیه خط آهن به عنوان وسیله حمل برای انجام حمل و نقل طبق قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و طبق قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) اعمال خواهد شد.

تعاریف

ماده دوم:

در این قواعد یکسان، واژه ی:

الف – شرکت حمل و نقل خط آهن یعنی یک شرکت دولتی یا خصوصی که مجاز به حمل اشخاص یا کالاها بوده و نیروی کشش را نیز فراهم می کند.

ب – وسیله نقلیه: یعنی وسیله نقلیه ای که برای حرکت با چرخ های خود روی خطوط خط آهن مناسب است، و بدون آنکه وسیله کششی در آن تعبیه شده باشد.

ج – شخص در اختیار دارنده: یعنی کسی که به صورت دائمی از یک وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل نقل به صورت اقتصادی بهره برداری می کند، اعم از اینکه مالک آن باشد یا از حق در اختیار داشتن آن برخوردار باشد.

د- ایستگاه موطن: محل درج شده روی وسیله نقلیه، ک وسیله نقلیه باید یا می تواند طبق شرایط قرارداد بهره برداری به آنجا باز گردانده شود.

علائم و مندرجات روی وسایل نقلیه

ماده سوم:

1- علیرغم وجود دستورالعمل های مربوط به پذیرش فنی وسیله نقلیه جهت سیر در ترافیک بین المللی، کسی که به موجب قرارداد اشاره شده در ماده 1 وسیله نقلیه را تامین می نماید باید تضمین نماید که نکات ذیل روی وسیله نقلیه درج شود:

الف – نام شخص در اختیار دارنده،

ب- در صورت اقتضاء نام شرکت حمل و نقل خط آهن ک وسیله نقلیه به پارکینگ وسیله نقلیه وی تعلق دارد،

ج- در صورت اقتضاء نام ایستگاه موطن،

د - سایر علامات و مندرجات وافق شد در قرارداد استفاده از وسیله نقلیه.

2- علامات و مندرجات پیش بینی شده در بند 1 را می توان از طریق شناسائی الکترونیکی انجام داد.

مسئولیت در موارد مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه

ماده چهارم:

1- شرکت حمل و نقل خط آهن که وسیله نقلیه جهت بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل در اختیار وی گذاشته شده، در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن مسئولیت می باشد. مگر آنکه ثابت نماید که مفقودی یا آسیب دیدگی ناشی از قصور وی نبوده است.

2- شرکت حمل و نقل خط آهن مسئولیتی در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی متعلقاتی که در دو سمت وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن ذکر نشده، ندارد.

3- در صورت خسارت دیدگی وسیله نقلیه و یا متعلقات آن، غرامت آن، به غیر از سایر خسارات، محدود به ارزش وسیله نقلیه خسارت دیدگی، خواهد بود. چنانچه امکان تعیین روز یا محل خسارت نباشد، میزان غرامت برحسب ارزش روز و محلی خواهد بود که وسیله نقلیه برای بهره برداری واگذار گردیده است.

4- 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.

5- طرف های قرارداد میتوانند در خصوص مقرراتی توافق کنند که از بند های 1 تا 4 عدول نمایند.

از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

ماده پنجم:

حدود مسئولیت پیش بینی شده در بند های 3 و 4 از ماده 4 اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که مفقودی یا آسیب دیدگی، ناشی از عمل ناقصوری است که شرکت حمل و نقل خط آهن آن را عمداً برای ایجاد چنان ضرر یا زیانی مرتکب شده، یا از روی سهل انگاری و با علم بر این بوده که احتمالی چنان ضرر یا زیانی است.

فرض مفقود شدن یک وسیله نقلیه

ماده ششم:

1- شخص ذیحق می تواند، بدون نیاز به ارائه اثبات کننده ای دیگری، وسیله نقلیه را مفقود تلقی نماید چنانچه وی از شرکت حمل نقل خط آهن که وسیله نقلیه را برای بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده تقاضای جستجوی وسیله نقلیه را بکند و ظرف مدت سه ماه پس از روز که تقاضا از سوی شرکت دریافت شده وسیله نقلیه در اختیار وی قرار نگرفته باشد یا چنانچه هیچگونه نشانه ای دال بر اینکه وسیله نقلیه در کجا واقع شده دریافت ننموده باش. چنانچه وسیله نقلیه به هر لیلی ک ارتباط با شرکت حمل و نقل خط آهن یا خسارت وسیله نداشته باشد، از محل خود حرکت داده نشده باشد، مدت این دوره به اندازه ای زمان این حرکت داده نشدن افزایش خواهد یافت.

2- چنانچه پس از پرداخت غرامت، وسیله نقلیه ای ک مفقود شده محسوب شده بود، پیدا شود، شخص ذیحق می تواند از شرکت حمل و نقل خط آهن که وی وسیله نقلیه را برای بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار نموده بود بخواهد ک ظرف مدت 6 ماه پس از دریافت اعلان آن، وسیله نقلیه را بدون دریافت هزینه و در قبال استرداد غرامت، در ایستگاه مبدأ یا ایستگاه توافق شده ی دیگری، به وی بازگرداند.

3- در صورتی که درخواست اشاره شده در بند 2 انجام نشده باشد، یا چنانچه وسیله نقلیه بیشتر از یکسال پس از پرداخت غرامت پیدا شود، شرکت حمل و نقل خط آهن که شخص ذیحق وسیله نقلیه را جهت بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل برای آن تامین نموده بود، طبق قوانین و مقررات محل موجودیت وسیله در اختیار شخص ذیحق قرار می دهد.

4- طرف های قرارداد می توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند های 1 تا 3 عدول نمایند.

مسئولیت در خصوص خسارت یا آسیب دیدگی ایجاد شده توسط وسیله نقلیه

ماده هفتم:

1- کسی که به موجب قرارداد اشاره شده در ماده 1، وسیله نقلیه ای را برای بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل فراهم نموده، در صورت مقصر بودن، در خصوص مفقودی یا آسیب دیدگی مسؤل خواهد بود.

2- طرف های قرار داد می توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند 1، عدول نماید.

نیابت

ماده هشتم:

چنانچه قرارداد استفاده از وسایل نقلیه خط آهن مقرر نموده باشد که شرکت حمل ن نقل خط آهن می تواند وسیله نقلیه را برای سایر شرکت های حمل نقل خط آهن جهت بهره برداری به عنوان یک وسیله حمل و نقل تامین نماید شرکت حمل و نقل خط آهن می تواند با توافق شخص در اختیار دارنده، با سایر شرکت های حمل نقل خط آهن توافق نماید:

الف- که، با توجه به حق رجوع ان شرکت به مراجع ذیصلاح ، آن شرکت می تواند در خصوص مسؤولیت آنها در قبال شخصی در اختیار دارنده در خصوص مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن، به نیابت از آن شرکت ها عمل نماید.

ب- در خصوص خسارت یا آسیب ایجاد شده توسط وسیله نقلیه، صرفاً شخص در اختیار دارنده، در قبال سایر شرکت های حمل و نقل خط آهن که طرف قراردادی شخصی در اختیار دارنده است، مجاز خواهد بود حقوق سایر شرکت های حمل و نقل خط آهن را استیفا نماید.

مسؤولیت خدمه و سایر اشخاص

ماده نهم:

1- طرفین قرارداد، مسؤول خدمه خود و دیگر اشخاص خواهند بود که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می کنند چنانچه این خدمه و سایر اشخاصی در حیط وظایف خود عمل کنند.

2- به استثناء زمانی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نموده باشند، مدیران آن زیربناء خط آهن که شرکت های حمل ن نقل خط آهن، روی آن زیربناء خط آهن از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل نقل بهره برداری می کنند، جزء اشخاص محسوب خواهند شد که شرکت حمل و نقل خط آهن از خدمات شان استفاده می نماید.

3- بندهای یک و دو، در مورد نیابت طبق ماده 8 نیز، اعمال خواهد شد.

سایر اقامه های دعوی

ماده دهم:

1- در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می شوند، اقامه دعوی در خصوص مسوولیت در قبال مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن در هر زمینه ای، علیه شرکت حمل و نقل خط آهن ک وسیله نقلیه جهت استفاده به عنوان یک وسیله حمل و نقلی برای آن شرکت تامین گردیده است را فقط طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در این قواعد یکسان و قرار داد بهره برداری می توان مطرح کرد.

2- بند یک، در مورد نیابت بر اساس ماده 8 نیز اعمال خواهد شد.

3- این مسئله در مورد اقامه دعوی که علیه خدمه دیگر اشخاص صورت گیرد که ان شرکت حمل و نقل خط آهن که وسیله نقلیه برای بهره برداری به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار شده بود در قبال آنها مسوول است، نیز اعمال خواهد شد

محل رسیدگی

ماده یازدهم:

1- اقامه های دعوی بر مبنای قرار دادی که طبق این قواعد یکسان منعقد شده باشد را میتوان در محکمه ها یا دیوان هایی که با توافق مشترک بین طرفین قرار داد معین شده انجام داد.

2- به استثناء وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، محکمه ها یا دیوان های ذیصلاح، محکمه ها و دیوان های کشور عضوی خواهند بود که محل کار خواننده در آنجا واقع است در صورتی که محلی کار خواننده در هیچ کشور عضوی نباشد، یا دیوان کشور عضوی خواهد بود که مفقودی یا آسیب دیدگی در آنجا رخ داده است.

محدودیت زمانی اقامه های دعوی

ماده دوازدهم:

1- محدودیت زمانی اقامه های دعوی بر مبنای ماده های 4 و 7، سه سال خواهد بود.

2- محدودیت زمانی از تاریخ های ذیل آغاز خواهد شد:

الف- برای اقامه دعوی بر مبنای ماده 4، از روزی که مفقودی یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه محرز گشته است یا از روزی که شخص ذیحق طبق بندهای 1 تا 4 از ماده 6 می توانسته است وسیله نقلیه رامفقود شده تلقی نماید.

ب- برای اقامه دعوی بر مبنای ماده 7 از روزی که مفقود شدن یا آسیب در آن رخ داده است.

قواعد یکسان در ارتباط به استفاده زیربنای در ترافیک بین المللی خط آهن ضمیمه کنوانسیون (CUI) پیوست E
(کنوانسیون)

عنوان اول : مفاد کلی

ماده اول:

1- این قواعد یکسان در مورد هر قرار داد استفاده از زیربنای خط آهن به منظور حمل و نقل بین المللی ر چارچوب قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) اعمال خواهد شد.

این قواعد بدون توجه به محل کار و ملیت طرفین قرارداد، اعمال خواهد شد. این قواعد یکسان حتی در صورتی که زیربنای خط آهن توسط دولت ها، سازمان ها یا موسسات دولتی مورد استفاده قرار گیرد یا مدیریت شود نیز اعمال خواهد شد.

2- پیرو ماده 21 این قواعد یکسان در مورد سایر روابط قانونی اعمال نخواهند شد مخصوصا در مواردی همچون:

الف- مسئولیت انتقال دهنده یا مدیر در قبال خدمه خود یا سایر اشخاصی که آنها از خدمات شان برای به انجام رساندن وظیفه خود استفاده می کنند،

ب- مسئولیت فیما بین انتقال دهنده یا مدیر از یک سو و اشخاص ثالث از سوی دیگر.

اظهار نامه در خصوص مسئولیت در مورد بروز آسیب یا خسارات جسمی

ماده دوم:

1- هر دولتی می تواند در هر زمان اظهار نامه ارائه کند که مجموعه مقررات در خصوص مسئولیت در خصوصی خسارات جانی (فوت، جراحت یا هر آسیب فیزیکی یا روحی) را در قبال قربانیان حوادث که در قلمرو آن دولت رخ داده، اعمال نخواهد کرد چنانچه قربانیان، اتباع آن دولت بوده یا محل اقامت معمولی آنان در آن کشور باشد.

2- دولتی که طبق بند 1 اظهارنامه صادر نموده می تواند در هر زمانی با ابلاغ به حافظ اسناد از آن انصراف دهد این انصراف یک ماه پس از روزی که حافظ اسناد آن را به دولت های عضو ابلاغ نماید نافذ خواهد شد.

تعاریف

ماده سوم:

الف- زیربنای خط آهن یعنی کلیه خطوط خط آهن و تاسیسات ثابت، تا جایی که این ها برای سیر وسایل نقلیه خط آهن و امنیت ترافیک ضروری باشند.

ب- مدیر: یعنی کسی که زیربنای خط آهن را فراهم می سازد و کسی که برطبق قوانین و دستور العمل های لازم الاجراء در کشوری که زیربنا در آن واقع است، مسؤولیت هایی دارد.

ج- انتقال دهنده، یعنی کسی که در حمل و نقل بین المللی خط آهن، اشخاص کالاها را تحت قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) و قواعد یکسانی در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) حمل می کند، و بر طبق قوانین و دستور العمل های مربوط به مجوز و به رسمیت شناختن مجوزهای دارای اعتبار در کشوری که شخص این فعالیت را به عهده دارد مجوز دریافت نموده است.

د- نیروهای کمکی یعنی خدمه یا سایر اشخاص که انتقال دهنده یا مدیر از خدمات آنها برای اجرای قرارداد استفاده می کند مادامی که خدمه و سایر اشخاصی در حیطه وظایف خود عمل می نمایند،

ه- شخص ثالث: یعنی هر شخصی دیگری به جز مدیر، انتقال دهنده و نیروهای کمکی آنها،

و- مجوز: یعنی جواز صادر شده توسط یک دولت برای یک شرکت بهره برداری خط آهن طبق قوانین دستور العمل های لازم اجراء یک کشور، که قابلیت ان شرکت به عنوان انتقال دهنده با این مجوز به رسمیت شناخته می شود.

ز- تصدیق ایمنی: یعنی سندی که طبق قوانین و دستور العمل های لازم الاجراء کشوری که زیربنا در آن واقع شده تا حدی که به انتقال دهنده مربوط شود تأیید کننده این امر باشد که:

(1) سازمان داخلی شرکت ونیز

(2) پرسونلی که قرار است به کار گرفته شوند و وسایل نقلیه ای که قرار است روی زیربنای مورد نظر مورد استفاده قرار گیرند.

الزامات ایمنی را برای تضمین ارائه خدمتی بی خطر روی زیربنای مزبور دارا می باشند.

قانون الزامی

ماده چهارم:

به استثنای زمانی که به نحو دیگری در این قواعد یکسان قید شده باشد، هرگونه قید و شرط دیگری که بطور مستقیم یا غیر مستقیم از این قواعد یکسان عدول کند ملغی و فاقد اعتبار خواهد بود. الغای چنین قید و شرط هایی، شامل الغای دیگر مقررات قرارداد حمل و نقل نخواهد شد. با این حال، طرفین قرارداد می توانند مسؤولیت بیشتر و تعهدات سنگین تری از آنچه که در این قواعد یکسان پیش بینی شده، به عهده گیرند یا میزان حداکثری از غرامت را بابت خسارات مالی و مفقود شدن کالا در نظر بگیرند.

عنوان دوم: قرارداد استفاده محتوا و شکل

ماده پنجم:

1- روابط فیما بین مدیر انتقال دهنده یا هر شخص دیگری، که محق است مشخصاتش در یک قرارداد تابع قوانین و دستورالعمل های لازم الاجراء كشوری كه زیر بنا در آن واقع است درج گردد، بایستی در یک قرارداد استفاده تنظیم شود.

2- قرارداد مزبور، جزئیات لازم برای تعیین شرایط مالی، فنی و اداری استفاده را تنظیم خواهد نمود.

3- قرارداد بایستی به صورت مکتوب یا به شکلی نظیر آن منعقد شود. موجود نبودن قرارداد مکتوب، یا نامتعارف بودن فرم مکتوب قرارداد یا فرم هم‌تواز آن، یا فقدان یکی از نکات پیش بینی شده در بند 2، موجودیت یا اعتبار قرارداد را که همچنان تابع این قواعد یکسان خواهد بود، تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

مجدد؛ قوانینی که به قوت خود باقی خواهند ماند

ماده پنجم الف:

1- مفاد ماده 5 و همچنین 6، 7 و 22، تعهداتی را تحت تاثیر قرار خواهد داد که طرفین قرارداد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را بر اساس قوانین و دستورالعمل های لازم الاجراء كشوری كه زیربنای مزبور در آن واقع است بر آورده سازند از جمله، در صورت اقتضاء قانون اتحادیه اروپا.

2- مفاد ماده های 8 و 9 تعهداتی را تحت تاثیر قرار خواهد داد که طرفین قرار داد استفاده از زیربنا، بایستی آنها را، در یک کشور عضو اتحادیه اروپا یا در كشوری كه قانون اتحادیه اروپا به خاطر موافقت نامه های بین المللی با اتحادیه اروپا در آن اعمال می شود، بر آورده سازند.

3- مفاد ماده های 1 و 2 مخصوصاً به موارد زیر مربوط خواهد شد:

موافقت نامه های که بین شرکت هی بهره بردار خط آهن یا متقاضیان مجاز و مدیران زیربنایی منعقد خواهد شد.

مجوز

الف – تصدیقنامه ایمنی.

ب- بیمه.

ج – هزینه هایی که شامل طرح های عملکرد برای به حداقل رساندن تاخیرها و وقفه ها و بهبود عملکرد شبکه خط آهن است.

د- تمهیدات پرداخت غرامت به نفع مشتری.

ه - حل و فصلی مناقشات.

تعهدات ویژه انتقال دهنده و مدیر

ماده ششم:

1- انتقال دهنده باید مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل خط آهن باشد. کارکنانی که قرار است به خدمت گرفته شوند و وسایل نقلیه ای که قرار است مورد بهره برداری قرارگیرند باید الزامات ایمنی را دارا باشند. مدیر می تواند از انتقال دهنده درخواست نماید که با ارائه تصدیق ایمنی و مجوز معتبر یا کاپی های مصدق یا به هر شیوه دیگری، ثابت نماید که این شرایط، تحقق یافته است.

2- انتقال دهنده باید مدیر را در جریان هرگونه اتفاقی قرار دهد که میتواند بر اعتبار مجوز وی، تصدیق های ایمنی وی یا سایر مدارک اثبات کننده تاثیر گذار باشد.

3- مدیر می تواند درخواست نماید تا انتقال دهنده ثابت نماید که یک قرارداد بیمه مسؤلیت کافی منعقد کرده یا تدابیری نظیر آن را برای تحت پوشش قرار دادن کلیه دعاوی، در هر زمینه ای، که در ماده های 9 تا 21 ذکر شده، اتخاذ نموده است. هر سالی، انتقال دهنده باید با یک تصدیق مصدق مناسب نماید که بیمه مسؤلیت یا مقررات همتراز همچنان وجود دارد وی باید هرگونه اصلاحات مربوط به اینها را قبل از آنکه نافذ شوند به مدیر ابلاغ نماید.

4- طرفین قرارداد باید یکدیگر را در جریان هرگونه اتفاقی که میتواند مانع اجرای قرارداد منعقد شده گردد، قرار دهند.

فسخ قرارداد

ماده هفتم:

1- مدیر می تواند بلافاصله قرارداد را فسخ نماید چنانچه:

الف- انتقال دهنده (carriage) دیگر مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل خط آهن نباشد.

ب- افرادی که قرار است به کار گرفته شوند و وسایل نقلیه ای که قرار است مورد استفاده قرار گیرند با الزامات ایمنی منطبق نباشند.

ج- انتقال دهنده، بدهی معوق داشته باشد، یعنی:

(1) برای دو دوره ی پرداخت متوالی و برای مبلغی متجاوز از هزینه یک ماه استفاده، یا.

(2) برای دوره ای که بیش از دو دوره ی پرداخت را شامل شود و برای مبلغی معادل با هزینه دو ماه استفاده، بدهی خود را نپرداخته باشد.

- د- انتقال دهنده، یکی از تعهدات ویژه ای مشخص شده در بند های 2 و 3 از ماده 6 را اشکار نقض کرده باشد.
- 2- چنانچه مدیر حق اداره زیربنا را از دست بدهد، انتقال دهنده می تواند بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید.
- 3- هر یک از طرفین قرارداد می تواند در صورت نقض آشکار یکی از تعهدات اساسی از سوی طرف دیگر قرارداد، چنانچه آن تعهد در خصوص ایمنی اشخاص و کالاها باشد، بلافاصله قرارداد استفاده را فسخ نماید.
- طرفین قرارداد می توانند درخصوص چگونگی اعمال این حق توافق نمایند.
- 4- آن شخص طرف قراردادی که سبب فسخ قرارداد گشته در برابر طرف مقابل، در خصوص آسیب یا خسارت ناشی از آن مسؤول خواهد بود، مگر اینکه وی ثابت کند که مفقودی یا آسیب دیدگی به خاطر قصور وی نبوده است.
- 5- طرفین قرارداد می توانند در مورد شرایط توافق نمایند که از مفاد قسمت های (ج) و (د) از بند 1، و بند 4 عدول کند.

عنوان سوم: مسؤلیت

مسؤلیت مدیر

ماده هشتم:

1- مدیر در قبال موارد ذیل:

- الف- برای آسیب به اشخاص (فوت، جراحت یا هرگونه آسیب ورعی یا جسمی دیگر).
- ب- برای مفقود شدن یا خسارت به اموال (تخریب یا خسارت به اموال منقول یا غیر منقول).
- ج - خسارت نقدی برخاسته از آسیب هایی که به موجب قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) وقواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) توسط انتقال دهنده قابل پرداخت است، که بر انتقال دهنده یا نیروهای کمکی وی، طی بهره برداری از زیربنا وارد شده است و ریشه در زیربنا دارد، مسوول خواهد بود.

2- مدیر در موارد ذیل از این مسؤلیت معاف خواهد بود:

- الف- در مورد خسارت یا آسیب به اشخاص یا خسارت نقدی ناشی از آسیب هایی که به موجب قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) توسط انتقال دهنده قابل پرداخت است:

(1) چنانچه حادثه‌های که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایط ایجاد شده باشد که ارتباط با مدیریت زیر بنایی نداشته نباشد و آن مدیر علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاصی آن مورد، نمی‌توانسته است از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید، (2) تا جایی که حادثه‌های که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل خطای شخصی که از آسیب یا خسارت وارده رنج می‌برد ایجاد شده باشد.

(3) 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.

ب- در مورد مفقودی آسیب دیدگی اموال یا خسارت نقدی ناشی از خساراتی که به موجب قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) توسط انتقال دهنده قابل پرداخت است، چنانچه مفقودی یا آسیب دیدگی در اثر قصور یا ستوری از انتقال دهنده ایجاد شده باشد که قابل استناد به مدیر نباشد یا ناشی از شیرایطی باشد که مدیر نمیتوانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

۳- اگر حادثه‌ای که موجب مفقودی یا آسیب دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، انتقال دهنده Carriage بر اساس بند 2 از قسمت (الف) کاملاً از مسؤلیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسؤلی همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمه‌ای به حق وی مبنی بر مراجعه به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید.

4- طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد مدیر در قبال آسیب و خسارت وارد شده به انتقال دهنده به خاطر تاخیر یا وقفه ایجاد شده در بهره برداری وی، مسوول خواهد بود.

مسؤولیت انتقال دهنده

ماده نهم:

1- انتقال دهنده در قبال موارد ذیل:

الف- برای آسیب یا خسارت وارده، به اشخاص (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر).

ب- برای آسیب یا خسارت وارده به اموال (تخریب یا خسارت به اموالی منقول یا غیر منقول). که بر مدیر یا نیروهای کمکی وی، طی بهره برداری از زیربنا، توسط وسیله نقلیه مورد استفاده یا اشخاص یا کالا های حمل شده وارد شده است، مسوول خواهد بود.

2- انتقال دهنده در موارد ذیل از این مسوولیت معاف خواهد بود:

ج- در مورد آسیب به اشخاص:

(1) چنانچه حادثه ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل شرایطی ایجاد شده باشد که با عملیات انتقال دهنده ارتباطی نداشته نباشد و انتقال دهنده علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیش‌گیری نماید.

(2) تا جایی که حادثه ای که موجب آسیب یا خسارت به شخص گردیده به دلیل خطا شخصی که از آسیب یا خسارت وارده رنج می‌برد ایجاد شده باشد.

(3) چنانچه حادثه ای که موجب آسیب یا خسارت گردیده به دلیل رفتار شخص ثالث باشد که انتقال دهنده علیرغم اتخاذ مراقبت لازم در شرایط خاص آن مورد، نمی‌توانسته است از آن احتراز نموده و از عواقب آن پیش‌گیری نماید.

1- در مورد آسیب به اموالی یا خسارت مادی، چنانچه خسارت وارده در اثر قصور یا دستوری از مدیر ایجاد شده باشد که قابل استناد به انتقال دهنده نباشد یا ناشی از شرایطی باشد که انتقال دهنده نمی‌توانسته است از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیش‌گیری کند.

2- اگر حادثه ای که موجب مفقودی یا آسیب دیدگی به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و اگر، علیرغم آن، انتقال دهنده براساس بند 2 از قسمت (الف) کاملاً از مسؤلیت معاف نباشد، وی در محدوده این قواعد یکسان مسؤل همه چیز خواهد بود البته بدون اینکه لطمه ای به حق وی مبنی بر مراجعه به مراجع ذیصلاح علیه شخص ثالث وارد آید.

3- طرفین قرارداد می‌توانند توافق کنند که آیا و تا چه حد انتقال دهنده در قبال آسیب و خسارت وارده شده به مدیر به خاطر وقفه در عملیات، مسؤلی خواهد بود.

علل توامان – دوجانبه

ماده دهم:

1- چنانچه عللی قابل استناد به مدیر و عللی قابل استناد به انتقال دهنده، هر دو در ایجاد مفقودی یا آسیب دیدگی سهم باشند، هر طرف قرارداد تا جایی که علل قابل استناد به وی براساس ماده های 8 و 9 در این آسیب یا خسارت سهم باشد مسؤل خواهد بود. اگر تعیین اینکه تا چه حد علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهم بوده اند غیر ممکن باشد، هرطرف، خسارت وارده به خود را تقبلی خواهد کرد.

2- چنانچه علل مربوط به مدیر و علل مربوط به انتقال دهنده های متعددی که از یک زیربنای خط آهن استفاده می‌کنند، در بروز مفقودی یا آسیب دیدگی دخیل بوده باشند، بند 1 با اعمال تغییرات لازم، درمورد آنها اعمال خواهد شد.

3- در مورد مفقودی یا آسیب دیدگی ذکر شده در ماده 9، چنانچه علل قابل استناد به انتقال دهنده های متعددی که از یک زیربنا بهره برداری می‌کنند در آسیب یا ایجاد خسارت دخیل باشد، جمله نخست بند 1، با اعمال تغییرات لازم، اعمال

خواهد شد. اگر تعیین اینکه تا چه حد، علل مربوط به آنها در بروز آسیب یا خسارت سهیم بوده اند غیر ممکن باشد، انتقال دهنده ها به طور مساوی در برابر مدیر، مسؤول خواهند بود.

جبران خسارت در صورت فوت

ماده یازدهم:

1- در صورت فوت، جبران خسارات شامل موارد زیر خواهد بود :

الف- هزینه های ضروری مترتب بر فوت، به ویژه هزینه حمل جسد و هزینه های تدفین،

ب - اگر فوت بلافاصله اتفاق نیفتد، خساراتی که در ماده 28 پیش بینی شده است.

2 - اگر در اثر فوت شخصی، اشخاصی که متوفی طبق قانون وظیفه 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.

جبران خسارات در صورت جراحت

ماده دوازدهم:

در مورد جراحت یا هرگونه آسیب جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر خواهد بود:

الف - هرگونه هزینه ضروری، به ویژه هزینه های مربوط به درمان و حمل و نقل.

ب - غرامت خسارت مالی ناشی از، از کار افتادگی کلی یا جزئی فرد یا به خاطر نیازهای افزایش یافته ای وی.

غرامت دیگر صدمات جسمی

ماده سیزدهم:

قانون ملی معین خواهد کرد که آیا و تا چه اندازه ای مدیر انتقال دهنده باید بابت صدمات جسمانی، غیر از مواردی که در ماده های 11 و 12 پیش بینی شده، غرامت پرداخت نماید.

شکل و مقدار جبران خسارت در صورت فوت و جراحات

ماده چهاردهم:

1- خسارت پیش بینی شده در بند 2 از ماده 11، و قسمت b از ماده 12، باید به صورت بشمارد، جبران خسارت، در صورت درخواست شخصی آسیب دیده یا ذیحق اشاره شده در بند 2 از ماده 11، به آن شکل پرداخت خواهد شد.

2- میزان جبران خسارتی که بایستی به موجب بند 1 پرداخت گردد براساس قانون شخصی 175,000 واحد محاسبه به صورت یکجا خواهد بود و یا به شکلی مستمری سالیانه ای که با آن مبلغ کلی مطابقت داشته باشد، چنانچه سقف مبلغ مستمری سالیانه ای باشد که بابت جبران خسارت پرداخت می شود.

از دست دادن حق استناد به حدود مسؤولیت

ماده پانزدهم:

حدود مسؤولیت پیش بینی شده در این قواعد یکسان و همچنین مقررات قانون ملی که غرامت را به میزان مشخصی محدود می کند، اعمال نخواهد شد چنانچه ثابت شود که آسیب یا خسارت، ناشی از عملی یا قصوری است که عامل آن آسیب یا خسارت، آن را عمداً برای ایجاد چنان آسیب یا خسارتی مرتکب شده، یا از روی سهل انگاری، و با علم بر این که احتمال چنان آسیب یا خسارتی است، مرتکب گردیده است.

تبدیل ارز و بهره

ماده شانزدهم:

- 1- چنانچه محاسبه غرامت، مستلزم تبدیل مبالغ تعریف شده به واحد پولی خارجی باشد، تبدیل بر اساس نرخ روز و در مکان پرداخت غرامت انجام خواهد شد.
- 2- شخص ذیحق می تواند بهره غرامت را مطالبه نماید که به میزان 5 درصد در سال، از روز آغاز آیین مصالحه، از روز تشکیل دیوان دآوری پیش بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون، یا از روز ارائه درخواست به محکمه محاسبه خواهد شد.

مسؤولیت در قبال حوادث هسته ای

ماده هفدهم:

مدیر و انتقال دهنده (Carriage) از مسؤولیت که به موجب این قواعد یکسان متوجه آنها است معاف خواهند بود. اگر آسیب یا خسارت وارده ناشی از حادثه هسته ای باشد چنانچه بهره بردار تاسیسات هسته ای یا هر شخصی دیگری که جانشین وی است، براساس آن قوانین و دستورالعمل هایی از دولتی که مسؤولیت انرژی هسته ای را دارد، مسؤول آسیب یا خسارت مزبور باشد.

مسؤولیت در قبال نیرو های کمکی

ماده هجدهم:

مدیر و انتقال دهنده در قبال نیروی های کمکی خود، مسؤول خواهند بود.

ماده نهم:

1- در تمام مواردی که این قواعد یکسان اعمال می شوند، هر اقامه دعوی علیه مدیر یا انتقال دهنده Carriage در خصوص مسؤلیت به هر عنوانی را فقط میتوان طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در این قواعد یکسان مطرح کرد.

2- این روال در مورد هر اقامه دعوی علیه نیروهای کمکی، که انتقال دهنده Carriage یا مدیر به موجب ماده 18 مسوول عملکرد آنهاست، نیز به کار خواهد رفت.

توافقات برای تسویه

ماده بیستم:

طرفین قرارداد می توانند در مورد شرایط توافق نمایند که در آن شرایط، آنها حقوق خود برای طلب غرامت از طرف دیگر قرارداد را استیفا نموده یا از آن چشم پوشی خواهند نمود.

عنوان چهارم : اقامه های دعوی از سوی نیروهای کمکی

اقامه های دعوی علیه مدیر یا انتقال دهنده

ماده بیست و یکم:

1- هرگونه اقامه دعوی در خصوص مسؤلیت از سوی نیروهای کمکی انتقال دهنده، علیه مدیر و به علت آسیب یا خسارت وارده توسط وی، در هر زمینه ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می تواند صورت گیرد.

2- هرگونه اقامه دعوی در خصوص مسوولیت از سوی نیروهای کمکی مدیر، علیه انتقال دهنده و به علت آسیب یا خسارت وارده توسط وی، در هر زمینه ای، فقط تحت شرایط و حدود این قواعد یکسان می تواند صورت گیرد.

عنوان پنجم: استیقای حقوقی

روال مصالحه

ماده بیست و دوم:

طرف های قرارداد می توانند در مورد آئین مصالحه توافق کرده یا به دیوان داوری پیش بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

حق رجوع به مراجع ذیصلاح

ماده بیست و سوم:

اعتبار مبلغ پرداخت شده از سوی انتقال دهنده بر مبنای قواعد یکسان در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا قواعد یکسان در ارتباط به قرارداد انتقالات کالا توسط خط آهن ضمیمه "ب" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) نمیتواند مورد مناقشه قرار گیرد چنانچه این غرامت در محکمه یا دیوان تعیین شده باشد و چنانچه مدیر، با ابلاغیه رسیدگی، به خوبی در جریان آن قرار گرفته و می توانسته است در روند رسیدگی مداخله نماید.

محل رسیدگی

ماده بیست و چهارم:

- 1- اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان را میتوان در محکمه ها یا دیوان های کشور های عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد معین شده، انجام داد.
- 2- به استثنای وقتی که طرفین قرارداد به نحو دیگری توافق نمایند، محکمه ها یا دیوان های ذیصلاح، محکمه ها و دیوان های کشور عضوی خواهند بود که محل کار مدیر در آنجا است.

محدودیت زمانی اقامه های دعوی

ماده بیست و پنجم:

- 1- دوره محدودیت زمانی اقامه های دعوی بر مبنای این قواعد یکسان، سه سال خواهد بود.
- 2- دوره محدودیت زمانی اقامه دعوی از روز مفقود شدن یا ایجاد خسارت، آغاز خواهد شد.
- 3- 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، نمی تواند بیشتر از پنج سال گردد.
- 4- اقامه دعوی شخص مسوول بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح می تواند حتی پس از انقضای محدودیت زمانی پیش بینی شده در بند 1، صورت گیرد. چنانچه این امر طی مهلت مجاز براساس قوانین کشوری باشد که رسیدگی ها در آن صورت می گیرد. با این حال، مهلت مجاز از روز تنظیم داد خواست یا دریافت ابلاغیه رسیدگی توسط شخص که دارای حق اقامه دعوی بر اساس حق رجوع به مراجع ذیصلاح است، نباید کمتر از نود روز باشد.
- 5- دوره محدودیت زمانی به تعویق خواهد افتاد چنانچه طرفین موافقت کنند به آیین مصالحه یا به دیوان دآوری پیش بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.
- 6- در غیر این صورت، تعویق و تعلیق دوره محدودیت زمانی، تابع قانون ملی خواهند بود.

قواعد یکسان در خصوص معتبر سازی استندرد های فنی و اتخاذ دستور العمل های فنی یکسان قابل کاربرد برای تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی (APTU پیوست F کنوانسیون)

عمومیات

ماده اول:

این قواعد یکسان، روالی معتبر سازی استندرد های فنی و اتخاذ دستور العمل های فنی یکسان UTP برای تجهیزات خط آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی را مشخص می کند.

تعاریف

ماده دوم:

در این قواعد یکسان و ضمیمه یا ضمائم آن و نیز در دستور العمل های فنی یکسان (UTP)، علاوه بر اصطلاحات تعریف شده در ماده 2 از مقررات قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF)، واژه های:

الف- واگن مسافری: به معنای یک وسیله نقلیه خط آهن است که وسیله کشش در آن تعبیه نشده، و برای حمل مسافر مورد استفاده قرار می گیرد؛ همچنین این واژه شامل واگن اثاثیه همراه قطار مسافری نیز خواهد شد.

ب - پرورژه در مرحله بالآخر پیشرفت: به معنای هر پروژه ای است که مرحله برنامه ریزی یا ساخت آن به جایی رسیده باشد که تغییر در مشخصه های فنی، برای دولت طرف قرارداد قابل قبول نباشد. اقتصادی، مالی، اجتماعی یا زیست محیطی داشته باشد و باید نحو مناسب اثبات شود.

ج- تعویض درچارچوب تعمیر و نگهداری: یعنی هرگونه جایگزینی اجزای تشکیلی دهنده با قطعاتی که بهر هوری و کار آیی مشابه دارند در قالب تعمیر و نگهداری اصلاح یا پیشگیراند.

د- دستور العمل فنی: یعنی قاعده ای، غیر از یک استندرد فنی، که مربوط به جنبه های ساخت، بهره برداری، ایمنی یا تعمیر و نگهداری، یا مربوط به روالی در خصوص تجهیزات خط آهن بوده و در دستور العمل های فنی یکسان آمده باشد.

ه - استندرد فنی: به معنای یک استندرد اختیار است که از سوی یک نهاد استندرد سازی بین المللی شناخته شده بر حسب روال کاری خاص، آن اتخاذ می شود.

و - واحد کشش: یعنی یک وسیله نقلیه خط آهن که به منظور کشش تأمین شده است.

ز- واگن: به معنای یک وسیله نقلیه خط آهن است که نیروی کشش در آن تعبیه نشده، و مخصوص حمل کالا می باشد.

هدف

ماده سوم:

1- هدف از معتبر سازی استاندارد های فنی مرتبط با تجهیزات خط آهن و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات خط آهن عبارت است از:

الف- تسهیل سیر ازاد وسایل نقلیه واستفاده ای بدون محدودیت از سایر تجهیزات خط آهن در ترافیک بین المللی،

ب - کمک به تضمین ایمنی، کارآمدی و آماده به کار بودن در ترافیک بین المللی، و؛

ج - در نظر گرفتن حفاظت از محیط زیست و سلامت عمومی.

2 - هنگام معتبر سازی استاندارد های فنی یا اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان، صرفاً آن دسته استاندارد ها یا دستورالعمل هایی مدنظر قرار خواهند گرفت که در رده بین المللی تهیه شده باشند.

3 - تا حد امکان:

الف - بهتر است بهره برداری یکسان اجزا و سیستم های فنی ضروری برای ترافیک بین المللی تضمین شود،

ب - استاندارد های فنی و دستورالعمل های فنی یکسان بایستی مبتنی بر عملکرد باشند، البته اگر لازم باشد شامل متغیرهای گوناگون خواهند بود.

تدوین استاندارد ها و دستورالعمل های فنی

ماده چهارم:

1 - تدوین استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات خط آهن و استاندارد سازی رویه ها و حصولات صنعتی به عهده نهادهای استاندارد سازی ملی و بین المللی خواهد بود ه صلاحیت آنها در این زمینه به رسمیت شناخته شده است.

2- تدوین دستورالعمل های فنی یکسان (UTP) به عهده کمیته کارشناسان فنی خواهد بود که با کمک گروه های کاری ذیصلاح و دبیرکلی براساس درخواست های مطرح شده بر طبق ماده 6 انجام خواهد گرفت.

معتبر سازی استاندارد ها و دستورالعمل های فنی

ماده پنجم:

1 - کمیته کارشناسان فنی تصمیم می گیرند که چگونه یک استاندارد فنی یا بخش خاصی از آن را برطبق روال پیش بینی شده در ماده های 16، 20 و بند 6 از ماده ی 33 از کنوانسیون معتبر سازند. این تصمیمات بر اساس بندهای 3 و 4 از ماده 35 کنوانسیون لازم الاجراء خواهند شد.

2 - درخواست معتبرسازی استاندارد فنی میتواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

الف - هر دولت طرف قرارداد؛

ب - هر سازمان منطقه ای به صورتی که در بند X ماده 2 از مقررات قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکي مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) تعریف شده است؛

ج - هر نهاد استندردسازی بین المللی یا ملی که وظیفه استندردسازی در حوزه خط آهن را به عهده دارد؛ بند 2 از ماده 3 باید مدنظر قرار گیرد؛

د - هر اتحادیه بین المللی به نمایندگی از اعضا، که برای اعضا، آن وجود استندردهای فنی مربوط به تجهیزات خط آهن به دلایلی ایمنی و اقتصادی در انجام فعالیت هایشان ضروری باشد.

3 - منابع استندردهای فنی معتبر، توسط دبیرکل روی وبسایت سازمان منتشر خواهد شد: به محض این که این منبع روی سایت قرار گیرد اعمال این استاندارد فنی دال برآن است که این استاندارد با دستورالعمل فنی یکسان متناظر با آن انطباق دارد.

4 - اعمال استندردهای فنی معتبر، امری اختیاری است؛ این حال، یک استاندارد یا بخشی از آن به واسطه مقررات دستورالعمل فنی یکسان، ممکن است الزامی شود.

اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان

ماده ششم:

1 - کمیته کارشناسان فنی تصمیم می گیرند که آیا برحسب روال پیش بینی شده در ماده های 16، 20 و بند 6 از ماده 33 کنوانسیون، دستورالعمل فنی یکسان یا قاعده اصلاحی آن را اتخاذ نماید یا خیر. این تصمیمات بر اساس بندهای 3 و 4 از ماده 35 کنوانسیون لازم الاجراء خواهند شد.

2 - درخواست برای اتخاذ دستورالعمل فنی یکسان یا اتخاذ قاعده اصلاحی برطبق بند 1 می تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

الف - هر دولت طرف قرارداد.

ب - هر سازمان منطقه ای به صورتی که در بند X از ماده 2 از مقررات قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) ضمیمه "ز" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) تعریف شده است.

ج- هر اتخاذ بین المللی به نمایندگی از اعضا، که برای اعضای آن وجود دستورالعمل های فنی یکسان مربوط به تجهیزات خط آهن به دلایلی ایمنی و اقتصادی برای انجام فعالیت هایشان ضروری باشد.

شکل درخواست ها

ماده هفتم:

درخواست های اشاره شده در ماده های 5 و 6 بایستی خطاب به کمیته کارشناسان فنی و برطبق بند 6 از ماده 1 از کنوانسیون، به یکی از زبان های کاری آن به دبیر کل سازمان ارسال شود کمیته کارشناسان فنی می تواند هر درخواستی را کما ناکامل، غیر منسجم، غیر مستدل یا غیر موجه تشخیص دهد، رد نماید درخواست ها بایستی شامل ارزیابی پیامدهای زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشد.

ارزیابی پیامدها

ماده هفتم:

- 1- کمیته کارشناسان فنی بعد از بررسی استدلال و توجه درخواست کننده تصمیم گیری خواهد کرد.
- 2- این ارزیابی، تاثیر احتمالی آن دخواست برای همه کشور های طرف قرارداد، بهره برداران و دیگر دست اندر کاران مورد نظر را نشان خواهد داد. اگر طرح پیشنهادی مزبور بر دستورالعمل های فنی یکسان (UTP) غیر از آن چیزی که مدنظر مستقیم این طرح است، تاثیر دیگری داشته باشد تداخل های مزبور نیز باید مدنظر قرار گیرد.
- 3- تمامی اشخاص حقوقی مرتبط یا فراهم آوردن رایگان اطلاعات ضروری میتواند در ارزیابی شرکت کند مگر اینکه اطلاعات تحت پوشش ملکیت فکری قرار داشته باشد.

ماده هشتم:

- 1 - هرگونه دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شد بر روی وبسایت منتشر خواهد شد.
- 2 - اصولاً، هر سیستم فرعی، تابع یک دستورالعمل فنی یکسان (UTP) است. در صورت لزوم، یک سیستم فرعی ممکن است تحت پوششی چندین دستورالعمل فنی یکسان باشد و یا چندین سیستم فرعی، تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان باشد.

2 - الف - دستور العمل های فنی یکسان بایستی در سیستم های فرعی جدید به کار گرفته شوند همچنین این دستورالعمل ها هنگام نوسازی یا ارتقای یک سیستم فرعی موجود نیز بایستی براساس استراتژی انتقالی، اشاره شده در قسمت (f) از بند 4، به کار گرفته شوند.

3 - دبیر کلی بعد از طی فرایند ابلاغ براساس بندهای 3 و 4 از ماده 35 کنوانسیون و حداقل یک ماه قبل از لازم الاجراء شدن، موارد ذیل را در ویب سایب سازمان منتشر خواهد کرد:

الف - دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده و ابلاغ شده.

ب - تاریخ لازم الاجراء شد آن.

ج- فهرست کشور های طرف قرارداد ک این دستورالعمل فنی یکسان شامل آنها می شود.

د- فهرست به روز آورری شده دستورالعمل های فنی یکسان و تاریخ لازم الاجراء شدن آنها.

4 - تاحدی که برای رسیدن به اهداف تدوین شد در ماده 3 لازم باشد دستورالعمل فنی یکسان در خصوص سیستم های فرعی حداقل باید دارای شرایط ذیل باشد:

الف - عمومیات مورد نظر خود را نشان دهد (بخشی از شبکه یا وسایل نقلیه؛ سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی)؛

ب- الزامات اساسی هر سیستم فرعی مورد نظر و تعامل آن با سایر سیستم های فرعی را معین کند؛

ج - مشخصه های عملیاتی و فنی که باید آن سیستم فرعی داشته باشد و تعامل آن با سایر سیستم های فرعی را تدوین کند. اگر لازم باشد، این مشخصه ها می تواند برحسب موارد کاربرد سیستم فرعی، متغیر باشد، به طور مثال برطبق طبقه بندی های خطوط، هب یا وسایل نقلیه؛

د - عناصر ساخت یا سازه های بهره برداری یکسان و تعاملات آن که باید تحت پوشش استندرد های فنی قرار گیرند و برای نیل به بهره برداری یکسان در سیستم خط آن لازم است را تعیین نماید.

ه - در هر مورد تحت بررسی، مشخص کند که کدام روش بایستی برای سنجش انطباق یا مقررات دستورالعمل فنی یکسان مورد استفاده قرار گیرد. این روش ها بایستی بر مبنای مدل های ارزیابی که در دستورالعمل فنی یکسان کلی اشاره شده در بند 8 آمده است باشد.

و - استراتژی به کار گیری دستورالعمل فنی یکسان را مشخص کند. علی الخصوص، ضروری است مراحل که باید تکمیل شود تا انتقال تدریجی از وضعیت فعلی به یک وضعیت نهایی که در انطباق یا دستورالعمل فنی یکسان یک ضابطه خواهد بود تعیین شود؛ برای هر مرحله ، مقررات انتقالی متناسب گنجانده خواهد شد.

ز - برای کارکنان موردنظر، صلاحیت های حرفه ای و شرایط ایمنی و سلامت در محلی کار را که برای انجام عملیات و تعمیر نگهداری سیستم فرعی موردنظر و نیز برای اجرای دستورالعمل فنی یکسان لازم است را مشخص کند.

5 - هر دستورالعمل فنی یکسان بایستی بر مبنای آزمایش یک سیستم فرعی موجود تدوین شود که و یک یا چند سیستم فرعی هدف را که به تدریج و در یک جدول زمانی منطقی می تواند به دست آید، مشخص کند. بر این اساس، اتخاذ تدریجی دستورالعمل فنی یکسان و انطباق با آن، به مرور زمان به نیل به هدف بهره برداری یکسان سیستم خط آهن کمک خواهد کرد.

6 - دستورالعمل فنی یکسان، انطباق پذیری سیستم خط آهن موجود هر یک از کشورهای طرف قرارداد را به نحو مناسبی حفظ خواهد کرد. با این هدف، در هر دستورالعمل فنی یکسانی، می توان با توجه به شبکه خط آهن و وسایل نقلیه، قاعده ای را هم برای موارد خاص وضع نمود که یک یا چند دولت طرف قرارداد را تحت پوشش قرار دهد، باید توجه خاصی به گیج باری، گیج خط یا فاصله بین خطوط و وسایل نقلیه ای که از کشوری به کشورهای ثالث اعزام می شوند، صورت گیرد. دستورالعمل فنی یکسان، برای هر مورد خاص، قواعد اجرایی اصولی که در بند 4 قسمت های (ج) تا (ز) ذکر شده است را مقرر می دارد.

7- اگر برخی جنبه های فنی که متناظر با الزامات اساسی هستند را نتوان صراحتاً تحت پوشش دستورالعمل فنی مسلماً تحت عنوان موضوعات باز در آن دستورالعمل فنی تعیین خواهد شد.

8 - کمیته کارشناسان فنی، ممکن است دستورالعمل فنی یکسانی را اتخاذ کند که مربوط به سیستم های فرعی نباشد نظیر مفاد کلی، الزامات اساسی یا مدل های ارزیابی.

9 - دستورالعمل فنی یکسان، فارمیت دوستونه خواهد داشت متنی که تمام صفحه و بدون ستون است عیناً متون متناظر مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا است. متن که به دوستون تقسیم می شود برای دستورالعمل فنی یکسان و برای متناظر آنها یعنی مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا یا سایر مقررات متناظر اتحادیه اروپا (TSI) است. ستون سمت چپ، متن دستورالعمل فنی یکسان مقررات (سازمان بین المللی برای انتقالات بین المللی توسط خط آهن (OTIF) را نشان می دهد و ستون سمت راست، متن مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا را نشان می دهد.

در انتها الیه سمت راست، مرجع مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا نشان داده می شود.

نقایص دستورالعمل یکسان

ماده هشتم الف:

اگر کمیته کارشناسان فنی از این مسئله اطلاع یابد که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده دارای اشتباهات یا نقایصی است، از جمله وقتی که دستورالعمل فنی یکسانی اتخاذ شده، الزامات اساسی را کاملاً برآورده نسازد، کمیته مزبور تدابیر مناسبی اتخاذ خواهد کرد، از جمله:

الف - تصمیم گیری در این خصوص که لازم است آن دستورالعمل فنی یکسان مورد نظر برطبق ماده های 6 و 8 اصلاح شود یا خیر و

ب - توصیه هایی برای راه حلی های موقتی تعدیل شده.

2 - کشور های طرف قرارداد، سازمان های منطقه ای نهادهای ارزیابی کننده موظف اند در صورت کشف اشتباهات یا نقایصی در دستورالعمل فنی یکسان، بیدرنگ دبیر کل را از آن مطلع سازند.

اظهار نامه ها

ماده نهم:

1 هر دولت طرف قرارداد میتواند ظرف مدت چهار ماه از روز ابلاغ تصمیم کمیته کارشناسان فنی توسط دبیر کل طی اظهار نامه ای مستدلی به وی ابراز نماید که دولتش آن استندرد فنی معتبر یا دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده را در زیر بنای خط آهن قلمروی خویش و ترافیک روی آن زیربنا به کار نخواهد گرفت یا بخشی از آن را به کار خواهد گرفت.

2 - دولت های طرف قرارداد که طبق بند 1 اظهار نامه صادر کرده اند، در زمره تعداد دولت های به حساب نخواهد آمد که بر طبق بند 4 از ماده 35 از کنوانسیون بایستی اعتراض خود را تسلیم کنند تا یک تصمیم کمیته کارشناسان فنی، نافذ نگردد.

3 - دولتی که طبق بند 1 اظهار نامه صادر کرده می تواند در هر زمانی با ابلاغ به دبیر کل از اظهارنامه خود انصراف دهد. این انصراف در اولین روز از دومین ماه پس از ابلاغ به دبیر کل نافذ خواهد بود.

ملغی شدن کنوانسیون بین المللی اتحاد فنی راه آهن ها

ماده دهم:

با لازم الاجراء شدن دستورالعمل فنی یکسانی اتخاذ شده توسط کمیته کارشناسان فنی طبق بند 1 از ماده 6، در کلیه کشور های طرف نسخه سال 1938 کنوانسیون بین المللی در خصوص اتحاد فنی راه آهن، که در 21 اکتبر 1882 در برن به امضاء رسید، ان کنوانسیون ملغی خواهد شد.

تقدیم دستورالعمل فنی یکسان

ماده یازدهم:

1 - با لازم الاجراء شدن دستور العمل فنی یکسانی اتخاذ شده توسط کمیته کارشناسان فنی و بر طبق بند 1 از ماده 6، این استانداردهای فنی و دستور العمل های فنی یکسان، در روابط میان کشورهای طرف قرارداد، بر مقررات کنوانسیون بین المللی اتحاد فنی راه آهن ها نسخه 1938 که در 21 اکتبر سال 1882 در برن به امضاء رسید، مقدم خواهد بود.

2 - با لازم الاجراء شدن دستور العمل فنی یکسانی اتخاذ شده ی کمیته کارشناسان فنی طبق بند 1 از ماده 6، این قواعد یکسانی و نیز استانداردهای فنی و دستور العمل های فنی یکسان، در کشورهای طرف قرارداد بر مقررات فنی زیر مقدم خواهد بود:

الف - مقررات حاکم بر بهره برداری یکسان از واگن های مسافری و واگن های ترمز در ترافیک بین المللی (RIC).

ب - مقررات حاکم بر بهره برداری یکسان از واگن های باری در ترافیک بین المللی (RIV).

الزامات فنی ملی

ماده دوازدهم:

1- دولت های طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کنند که دبیرکل از الزامات فنی ملی آنها، الزاماتی که بر وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن اعمال می شود، آگاه گشته است. دبیر کل این الزامات را در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده 13 از قواعد یکسان (ATMF) منتشر خواهد کرد. این اطلاعات ظرف مدت 3 ماه از روزی که قواعد یکسانی تجدید نظر شده، لازم الاجراء می گردد بایستی به دست دبیر کل برسد.

یک چنین الزامی، فقط تا زمانی لازم الاجراء میماند که خود آن یا یک الزام مشابه از طریق اتخاذ دستور العمل هایی بر طبق ماده های فوق، نافذ شوند. دولت طرف قرارداد در هر زمانی می تواند از مقررات موقت انصراف دهد و این امر را به اطلاع دبیرکل برساند.

2 - زمانی که یک دستور العمل فنی یکسان، اتخاذ شده یا اصلاح می شود دولت طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کند که دبیر کل با ارائه استدلالی از آن الزامات فنی ملی که در بند 1 ذکر شده، آگاه گشته است که این امر باز هم مستلزم انطباق است تا از انطباق پذیری فنی بین وسایل نقلیه خط آهن و شبکه مورد نظر آن اطمینان حاصل گردد. این مسئله شامل قواعد ملی قابل اعمال برای موضوعات باز دستور العمل های فنی و قواعد ملی اعمال برای موارد خاصی خواهد بود که حسب المقرر در دستور العمل فنی مشخص شده است.

هنگام اطلاع دادن به دبیر کل، بایستی موضوعات باز و یا موارد خاص در دستور العمل فنی یکسان که الزامات فنی ملی به آن مربوط می شود، مشخص گردد.

الزامات فنی ملی صرفاً در صورتی معتبر خواهد ماند که ظرف مدت 6 ماه از روزی که دستور العمل فنی مورد نظر، یا تغییر در آن، لازم الاجراء گشته است به دست دبیرکل برسد.

3 – اطلاعات مزبور بایستی مشتمل بر متن کامل مقررات فنی ملی به زبان رسمی دولت طرف قرارداد و نیز عنوان و خلاصه ای به یکی از زبان های رسمی سازمان اتیف باشد.

جدول هم ترازى

ماده سیزدهم:

1- به منظور به حداقل رساندن ارزیابی ها و با لطیع کاهش هزینه های درخواست پذیرش فنی، الزامات فنی ملی بر طبق ماده 12 بعد از فهرست پارامترها و اصول تدوین شده در ضمیمه این قواعد یکسان، طبقه بندی خواهد شد. این طبقه بندی با مسوولیت کمیته کارشناسان فنی انجام خواهد شد. کشورهای طرف قرارداد و سازمان های منطقه ای یا کمیته کارشناسان فنی و دبیرکل در انجام این کار همکاری خواهند داشت.

2- کمیته کارشناسان فنی می توانند بادر نظر گرفتن تجربه پذیرش یکسان وسایل نقلیه در کشور های طرف قرارداد، ضمیمه را مورد بازبینی قرار دهند.

3 – 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 مشخصه های فنی اتحادیه اروپا جهت بهره برداری یکسان (بند 9 از ماده 8) را مشخص نماید. سند مرجع، در وبسایت سازمان منتشر و همواره به روز آوری خواهد شد.

4 – کمیته کارشناسان فنی با بررسی کامل نظر کشور های طرف قرارداد و سازمان های منطقه ای مورد نظر، می تواند تصمیم بگیرد هم ترازى را، از نظر شرایط ایمنی خط آهن به شرح ذیل:

الف – بین الزامات فنی ملی کشورهای مختلف طرف قرارداد.

ب – بین مقررات دستورالعمل های فنی یکسان و مقررات متناظر آن در مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا، و.

ج – بین الزامات فنی ملی یک یا چند دولت طرف قرارداد و مقررات دستورالعمل فنی یکسان و یا مقررات مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا.

این هم ترازى مشخص شده، در یک جدول هم ترازى در سند مرجع ذکر شده در بند 3 فوق نشان داده خواهد شد.

ضمیمه (APTU) "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) پارامتر هایی که همراه با پذیرش فنی وسایل نقلیه ای غیر منطبق بندی الزامات فنی ملی باید بررسی شوند

1- فهرست پارامترها

1-1- مستند سازی کلی

مستند سازی کلی (مشتمل بر شرح وسیله نقلیه ی جدید، نوسازی شده یا ارتقاء یافته و کاربری مورد نظر آن، و اطلاعات مربوط به طراحی، تعمیر، بهره برداری و نگهداری، اسناد فنی و غیره):

2-1- ساختار قطعات

میکانیکی

تعامل و انسجام میکانیکی بین وسایل نقلیه خط آهن (مشتمل بر دستگاه چرخنده کشش و ضربه گیر، راهروهای اتصال دهنده واگن ها به یکدیگر)، مقاومت ساختار وسیله نقلیه و تجهیزات آن (به طور مثال چوکی)، ظرفیت بارگیری، ایمنی غیر عامل (مشتمل بر قابلیت مقاومت داخلی و خارجی در برابر ضربه).

3-1- تعامل خط و گاباری

تعامل های مکانیکی با زیر بناهای خط آهن (شامل رفتار دینامیک و استاتیک، فاصله آزاد لقی و اتصالات، گاری، سیستم حرکت و غیره).

4-1- تجهیزات بریک گیری

موارد مربوط به بریک گیری (شامل حفاظت از سرش چرخ، کنترل بریک و عملکرد بر یک درحین کار، در وضعیت های اضطراری و برای توقف).

5-1- موارد مربوط به امور مسافری

تاسیسات مسافری و فضای مسافری (شامل درها و پنجره های مسافری، ملزومات برای افراد با توان حرکتی پایین، و غیره).

6-1- شرایط زیست محیطی و تاثیرات ایرو دینامیکی

تاثیرات محیط زیست بر وسیله نقلیه و تاثیر وسیله نقلیه بر محیط زیست (شامل شرایط ایرو دینامیکی و نیز تعامل بین وسیله نقلیه و حاشیه خط و همچنین تعامل بین وسیله نقلیه با محیط بیرونی).

7-1- هشدار های خارجی، علامت گذاری ها، الزامات یکپارچگی نرم افزاری و وظایف

هشدار های خارجی، علامت گذاری ها، وظایف و یکپارچگی نرم افزار، به عنوان مثال وظایف مربوط به ایمنی که روی حرکت قطار و از جمله قطار مسافربری تاثیر می گذارد.

8-1- سیستم های کنترل و تامین جریان برق داخل قطار

نیروی محرک های داخل قطار، برق و سیستم های کنترولی، به علاوه تعامل وسیله نقلیه با زیربنای تامین جریان برق و تمامی جنبه های تطابق الکترومغناطیسی

9-1- محیط زیست، تعاملات و تاسیسات کارکنان

تاسیسات داخلی قطار، تعامل ها، محیط و شرایط کاری کارکنان (شامل کابین های رانندگان، تعامل بین دستگاه و راننده).

10-1- تخلیه و ایمن بودن در برابر حریق

تاسیسات داخلی قطار و ارتباطات سرویس کردن آن.

12-1- علائم الکتریکی، هدایت و کنترل داخل قطار

تمامی تجهیزات داخل قطار که برای تضمین ایمنی و هدایت و کنترل حرکت قطار هایی که مجاز به سیر در شبکه هستند، لازم است و تاثیرات آنها برحاشیه خط.

13-1 الزامات عملیاتی خاص

الزامات عملیاتی خاصی برای وسایل نقلیه (شامل وضعیت خرابی وسیله نقلیه، بهبود وسیله نقلیه و غیره).

14-1- موارد مربوط به حمل محموله

الزامات مخصوص حمل محموله و محیط زیست (از جمله تاسیساتی که اختصاصاً برای حمل کالاهای خطرناک لازم است).

توضیحات و مثال هایی که در بالا به صورت ایتالیک نوشته شده اند صرفاً جهت اطلاع می باشد و تعریف پارامترها محسوب نخواهند شد.

2- طبقه بندی الزامات فنی ملی

الزامات فنی ملی مرتبط با پارامترهای تعیین شده در بخش 1، در یکی از 3 گروه ذیل قرار می گیرد.

قواعد و محدودیت هایی که ماهیت کاملاً محلی دارند شامل این ها نخواهد شد؛ تایید آنها از طریق کنترل هایی خواهد بود که بایستی در موافقت نامه دوجانبه بین شرکت های بهره برداری خط آهن و مدیران زیربنایی گنجانده شود.

1-2- گروه "الف"

موارد ذیل را تحت پوشش قرار میدهد:

- استندرد های بین المللی

- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات ملی سایر دولی عضو، از نظر ایمنی خط آهن، هم تراز تلقی می شود،

- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات دستورالعمل فنی یکسان و مشخصه های فنی بهره برداری یکسان اتحادیه اروپا، از نظر ایمنی خط آهن هم تراز تلقی می شود.

2-2- گروه "ب"

گروه B تمامی مقرراتی را پوشش می دهد که در حیطه گروه "الف" یا "ج" قرار نداشته یا اینکه هنوز امکان طبقه بندی آنها در یکی از این گروه ها مقدور نمی باشد.

2-3- گروه "ج"

مقرراتی را پوشش می دهد که بسیار ضروری بوده و یا مشخصه های زیربنایی فنی همراه است تا بهره برداری یکسان و ایمن در شبکه مورد نظر (به طور مثال، گاباری) تضمین شود.

(قواعد یکسانی در ارتباط به قبولی تخنیکی مواد خط آهن که در ترافیک بین المللی (ATMF) کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) ضمیمه G کنوانسیون)

عمومیات

ماده اول:

این قواعد یکسانی، روال پذیرش وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن برای تردد یا استفاده در ترافیک بین المللی را مشخص می کند.

تعاریف

ماده دوم:

در راستای اهداف این قواعد یکسان و ضمیمه یکسان در ارتباط به تایید استندرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF" و ضمیمه یا ضمایم آن و دستورالعمل های فنی یکسان قواعد یکسانی در ارتباط به تایید استندردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن COTIF، تعاریف زیر به کار خواهد رفت:

الف - سانحه یعنی یک رویداد اتفاقی ناخواسته یا غیر عمدی، یا زنجیره خاصی از چنان رویدادهایی که پیامدهای زیان آوری دارد؛ سوانح به دسته های ذیل تقسیم می شوند:

الف - تصادمات، نقلیه خط آهن در حال حرکت، حریق و دیگر موارد باشد؛

ب - " پذیرش نوعی از ساخت" به معنای حق تضمین شده ای است کی با آن، مقام ذیصلاح، نوعی از ساخت یک وسیله نقلیه خط آهن را مجاز می شمارد تا مبنای پذیرش بهره برداری وسایل نقلیه ای که مطابق با آن نوع ساخت هستند، قرار گیرد؛

ج - "پذیرش برای بهره برداری" به معنای حق تضمین شد ای است که با آن، مقام ذیصلاح، بهره برداری از هر یک از وسایل نقلیه خط آهن یا دیگر تجهیزات خط آهن در ترافیک بین المللی را مجاز می شمارد؛

د- " کمیته کارشناسان فنی، به کمیته پیش بینی شده در مورد "و" از بند 1 از ماده 13 کنوانسیون اطلاق می شود؛

(1) " نهاد پیمان کاری" به هرگونه نهاد دولتی یا خصوصی که دستور طراحی یا ساخت، نوسازی یا ارتقاء یک سیستم فرعی را می دهد، اطلاق می گردد. این نهاد می تواند یک شرکت بهره بردار خط آهن، یک مدیر زیربنایی، یا یک شخصی در اختیار دارنده و یا صاحب امتیاز باشد ک مسؤول اجرای یک پروژه است؛

ه - "دولت طرف قرارداد" عبارت است از هر دولت عضو سازمان که طبق جمله اول بند 1 از ماده 42 کنوانسیون، اظهار نامه های در خصوص این قواعد یکسان صادر نکرده است؛

و - " اظهار نامه" عبارت است از سند یک ارزیابی یا بخشی از ارزیابی ها، که برای تایید این مسئله ارائه می شود که یک وسیله نقلیه، نوعی از ساخت یا بخشی از یک ساخت، با قواعد یکسان در ارتباط به تایید استندردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق درموادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن COTIF و دستورالعمل های فنی یکسان آن (از جمله موارد خاصی قابل اعمالی و الزامات ملی لازم الاجراء بر طبق ماده 12 از قواعد یکسان در ارتباط به تایید استندردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF" مطابقت دارد؛

ز - " عنصر ساخت" یا "سازه" به معنای هر مولفه اولیه، گروهی 3 اجزاء، تجهیزات مونتاژ شده ی خرد یا کامل که در یک وسیله نقلیه خط آهن، دیگر تجهیزات خط آهن 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 غیر ملموسی نظیر نرم افزار می شود.

ح - "نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری (ECM)" به نهادی که مسؤول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه است اطلاق میگردد که تحت این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده 13 ثبت شده است. این تعریف همچنین در خصوص دیگر تجهیزات خط آهن هم اعمال خواهد شد.

ط - الزامات اساسی به کلیه شرایطی که در قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیک و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیک قابل تطبیق درموادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) تدوین شده اطلاق می شود که می بایست در سیستم خط آهن سیستم های فرعی و سازه های بهره برداری یکسان از جمله در تعاملات رعایت گردد.

ی - " حادثه" به هر رویدادی به جز سانحه یا سانحه شدید، اطلاق می شود که با عملیات قطارها مرتبط بوده و بر ایمنی عملیات تأثیر گذار است؛

ک - "مدیر زیربنایی" به یک شرکت یا مرجعی که زیربنا را اداره می نماید اطلاق می گردد؛

ل - "ترافیک بین المللی" به تردد وسایل نقلیه خط آهن روی خطوط خط آهن ای که حداقل از قلمرو دو دولت طرف قرارداد گذر نماید، اطلاق می شود؛

م - "تحقیق" یعنی روندی که به منظور جلوگیری از بروز سانحه و حادثه انجام می گیرد که مشتمل برگرآوری و تحلیل اطلاعات، ترسیم نتایج از جمله تعیین دلایلی (اقدام ها، عدم اقدام ها، رویدادها یا شرایط ترکیبی از آنها، که منجر به سانحه یا حادثه می شود)، و در صورت اقتضاء ارائه توصیه های ایمنی می شود؛

ن- "شخصی دراختیار دارنده" به شخص یا نهادی اطلاق می شود که به عنوان مالک وسیله نقلیه یا کسی که امتیاز استفاده از آن را دارد از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل بهره برداری می نماید و با این عنوان، در بخش ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ ثبت شده است؛

س- "فایل تعمیر و نگهداری" به سند یا اسنادی اطلاق می گردد که وظایف بازرسی و تعمیر و نگهداری که بایستی روی (نوعی از) وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن صورت گیرد را مشتمل بر موارد خاص و مشخصه های فنی ملی ابلاغ شده لازم الاجراء البته چنانچه وجود داشته باشد بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسانی در ارتباط به تأیید استانداردهای تخنیک و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیک قابل تطبیق در موادهای خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF" تدوین شده است؛

ع- "فایل سوابق تعمیر و نگهداری" یعنی مستندات مربوط به یک وسیله نقلیه پذیرش شده یا دیگر تجهیزات خط آهن که حاوی ثبت پیشینه بهره برداری آن و عملیات های بازرسی و تعمیر و نگهداری انجام شده بر روی آن، می باشد؛

ف- "شبکه" به خطوط، ایستگاه ها، پایانه ها و هر نوع تجهیزات ثابت مورد نیاز برای تضمین بهره برداری مطمئن و مستمر سیستم خط آهن اطلاق می شود؛

ص - "موضوعات باز" به جنبه های فنی مربوط به الزامات اساسی که صراحتاً تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان قرار نگرفته اند اطلاق می شود؛

ق- "دیگر تجهیزات خط آهن" به هرگونه تجهیزات خط آهن قابل حرکت که برای استفاده در ترافیک بین المللی در نظر گرفته شده است اما یک وسیله نقلیه خط آهن نیست، اطلاق می گردد؛

ر- "شرکت حمل و نقل خط آهن" به یک شرکت خصوصی یا دولتی اطلاق می شود که: مجاز به حمل اشخاص یا کالاها با راه آهن بوده و کشش را تضمین می کند یا منحصراً کشش را تضمین می کند.

ش- "زیربنای خط آهن" (یا صرفاً زیربنا) به مجموع خطوط خط آهن و تأسیسات ثابت اطلاق می گردد تا جایی که برای مطابقت و تردد ایمن وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن که بر اساس این قواعد یکسان پذیرفته شده اند ضرورت داشته باشد؛

ت- "تجهیزات خط آهن" به وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن و زیربنای خط آهن اطلاق می گردد؛

ث- "وسایل نقلیه خط آهن" به یک وسیله نقلیه که برای تردد با چرخ های خود در خطوط خط آهن مناسب است با کششی یا بدون آن، اطلاق می شود؛

خ- "سازمان منطقه ای" به سازمانی اطلاق می شود که در ماده ۳۸ از کنوانسیون تعریف شده است و از صلاحیت انحصاری ای برخوردار است که کشورهای طرف قرارداد به آن واگذار نموده اند؛

ذ- "نوسازی" به هرگونه عمل جایگزینی عمده روی یک سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارایی کلی سیستم فرعی را تغییر ندهد، اطلاق می شود:

(۱) (RID) به ضمیمه "ج" کنوانسیون اطلاق می شود.

ض - "سانحه جدی" به هر گونه تصادم قطار یا خروج از خط قطار ها که حداقل یک کشته یا ۵ زخمی داشته یا آسیب شدیدی به وسایل نقلیه، زیربنای خط آهن یا محیط زیست وارد شده باشد و هرگونه سانحه مشابه که بر تنظیمات ایمنی خط آهن یا مدیریت ایمنی، تاثیر آشکاری داشته باشد، اطلاق می شود؛ خسارت گسترده خسارتی است که نهاد تحقیق بلافاصله می تواند آنها را برآورد کند و باید در مجموع حداقل به میزان ۱/۸ میلیون (SDR حق برداشت مخصوص) باشد؛

ظ - "مورد خاص" به هر بخشی از سیستم خط آهن دولت های طرف قرارداد اطلاق می شود که به دلیل محدودیت ها و موانع محیط شهری، مکان نگاری، یا جغرافیایی، یا محدودیت هایی بر مطابقت با سیستم موجود تاثیرگذار است مستلزم مقررات موقتی یا قطعی خاصی که دستورالعمل های فنی یکسان است. این مسئله ممکن است مخصوصاً شامل خطوط خط آهن و شبکه هایی که باقی مانده شبکه جدا مانده اند، گاباری، عرض خط یا فاصله بیری خطوط، همچنین وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات خط آهن که صرفاً برای استفاده تاریخی، منطقه ای یا محلی در نظر گرفته شده اند و وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات خط آهن که از کشور های ثالث اعزام/آغاز شده یا به آنها اعزام می شوند، باشد.

غ - "سیستم فرعی" به نتیجه تقسیم سیستم خط آهن به نحوی که در دستورالعمل های فنی یکسان نشان داده شده اطلاق می شود. این سیستم های فرعی که باید برای آنها الزامات اساسی وضع شود ممکن است ساختاری یا عملکردی باشند.

الف- پذیرش فنی یعنی روالی که توسط مقامات ذیصلاح صورت می گیرد تا یک وسیله نقلیه خط آهن یا دیگر تجهیزات خط آهن مجاز به فعالیت در ترافیک بین المللی گردند یا به نوعی از ساخت مجاز باشد.

ب ب- "تصدیق نامه فنی" یعنی سند رسمی پذیرش فنی موفقیت آمیز که به شکل تصدیق نامه نوع طراحی معتبر یا تصدیق نامه معتبر بهره برداری است.

ج ج- "فایل فنی" یعنی مستندات مربوط به وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن، که حاوی تمامی مشخصه های فنی (مشخصه های فنی نوع) آنها، از جمله یک راهنمای استفاده برای کاربر و مشخصه های لازم برای شناسایی اقلام مورد نظر است.

(۱) "مشخصه های فنی برای بهره برداری یکسان" یعنی مشخصه های فنی بهره برداری یکسانی که بر طبق متحدالمال های EC۴۸/۶۹، EC۲۰۰۱/۱۶ و EC۵۷/۲۰۰۸/ اتحادیه اروپا اتخاذ شده که با آن هر سیستم فرعی یا هر بخشی از سیستم فرعی تحت پوشش قرار می گیرد تا الزامات اساسی را داشته باشد و بهره برداری یکسان سیستم خط آهن تضمین گردد.

د د- "نوعی از ساخت" یعنی مشخصه های طراحی پایه ای وسیله نقلیه خط آهن یا دیگر تجهیزات خط آهن، به نحوی که با تصدیق نامه امتحان واحد که در مدول ارزیابی (SB) از دستورالعمل های فنی یکسان توصیف شده تحت پوشش قرار گیرد.

ه ه- "ارتقا دادن" یعنی هرگونه عمل اصلاحی روی سیستم فرعی یا بخشی از سیستم فرعی که کارایی کلی آن را بهبود بخشد.

پذیرش در ترافیک بین المللی

ماده سوم:

۱- هر وسیله نقلیه خط آهن، برای تردد در ترافیک بین المللی، باید بر طبق این قواعد یکسان پذیرش شود:

۲- هدف از پذیرش فنی، تعیین این مسئله است که آیا وسیله نقلیه خط آهن با موارد ذیل مطابقت دارد

یا خیر:

الف- دستورالعمل های ساخت که در دستورالعمل های فنی یکسان آمده،

ب- دستورالعمل های ساخت و تجهیز که در مقررات (RID) آمده،

ج- شرایط خاص یک پذیرش طبق ماده الف ۷.

۳- بندهای ۱ و ۲ و همچنین ماده های زیر، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش فنی دیگر تجهیزات خط آهن و پذیرش اجزای ساخت وسایل نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن اعمال خواهد شد.

تعامل با سایر موافقتنامه های بین المللی

ماده سوم الف:

۱- وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن که بر اساس قوانین قابل اعمال جامعه اروپا (EC) و قوانین ملی متناظر با آن مورد بهره برداری قرار گرفته اند، از سوی تمامی دولت های طرف قرارداد، طبق این قواعد یکسان، به عنوان پذیرش شده برای بهره برداری محسوب خواهند شد:

الف- در صورت هم ترازی کامل بین مشخصه های فنی بهره برداری یکسان قابل اعمال و دستورالعمل های فنی یکسان متناظر با آن؛

و

ب- مشروط بر این که مجموعه مشخصه های فنی بهره برداری یکسان قابل اعمالی، که طبق آنها وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن مجاز شمرده شده اند، تمامی جنبه های سیستم های فرعی مرتبط که بخشی از وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد.

ج- مشروط بر این که این مشخصه های فنی بهره برداری یکسان، هیچ موضوعات بازی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند.

د- مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن تحت توافقات دول از مقررات نباشند.

ه- چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن تابع بند ۴ از ماده ۶ خواهند بود.

۲- وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن که بر اساس این قواعد یکسانی، برای بهره برداری پذیرش شده اند، در کشورهای عضو جامعه اروپا و در کشورهایی که قوانین جامعه اروپا را به دنبال عقد موافقتنامه های بین المللی با جامعه اروپا اجراء می کنند به عنوان قابل بهره برداری محسوب خواهند شد:

الف- در صورت هم ترازی کامل بین مشخصه های فنی بهره برداری یکسان قابل اعمال و دستورالعمل های فنی یکسان متناظر با آن؛ و

ب- مشروط بر این که مجموعه مشخصه های فنی بهره برداری یکسان قابل اعمالی، که طبق آنها وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن مجاز شمرده شده اند، تمامی جنبه های سیستم های فرعی مرتبط که بخشی از وسیله نقلیه هستند را پوشش دهد.

ج- مشروط بر این که این مشخصه های فنی بهره برداری یکسانی، هیچ موضوعات بازی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط باشد، نداشته باشند؛ و

د- مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن تحت توافقات عدول از مقررات نباشند. چنانچه این شرایط محقق نشود، وسیله نقلیه یا دیگر تجهیزات خط آهن، نیاز به دریافت مجوز بر طبق قوانین قابل اعمال کشورهای عضو جامعه اروپا و نیز قوانین قابل اعمال کشورهای که قوانین جامعه اروپا را به دنبال عقد موافقتنامه ای بین المللی با جامعه اروپا اجراء می کنند خواهد داشت.

۳- پذیرش برای بهره برداری، عملیات تعمیر و نگهداری وسایل نقلیه خط آهن یا دیگر تجهیزات خط آهن که صرفاً در کشورهای عضو جامعه اروپا در حال استفاده هستند طبق قوانین ملی قابل اعمال و قوانین قابل اعمال جامعه اروپا تنظیم می گردد. این قاعده همچنین در کشورهای طرف قرارداد، که قوانین قابل اعمال جامعه اروپا را، به دنبال عقد موافقتنامه بین المللی با جامعه اروپا، اجراء می کنند، اعمال خواهد شد.

۴- همچنین بندهای ۱ تا ۲، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش ها یا مجوزهای انواع وسیله نقلیه اعمال خواهد شد.

۵- یک نهاد مسؤل تعمیر و نگهداری (ECM) یک واگن باری که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵ تصدیقنامه دریافت نموده، براساس قوانین قابل اعمال جامعه اروپا و قوانین ملی متناظر با آن و متقابلاً در صورت هم ترازگی کامل بین سیستم صدور تصدیقنامه بر طبق قسمت ۵ از ماده ۱۴ الف از بخشنامه ایمنی خط آهن جامعه اروپا (CE۴۹/۲۰۰۴) و قواعد اتخاذ شده کمیته کارشناسان فنی بر اساس بند ۲ از ماده ۱۵، تأیید شده محسوب خواهد شد.

روال کار

ماده چهارم:

۱- مراحل پذیرش فنی یک وسیله نقلیه خط آهن به صورت ذیل انجام خواهد شد:

الف- یا در یک مرحله و از طریق اعطای پذیرش برای بهره برداری به یک وسیله نقلیه خط آهن خاصی.

ب- یا در دو مرحله متوالی با.

ج- اعطای پذیرش نوعی از ساخت برای یک نوع وسیله نقلیه خط آهن مشخص.

د- متعاقباً اعطای پذیرش برای بهره برداری به وسایل نقلیه مجزایی که با این نوع ساخت مطابقت دارند از طریق یک روال ساده که تأیید کند آنها از این نوع هستند.

۲- ارزیابی های مربوط به مطابقت یک وسیله نقلیه خط آهن یا یک جزیی از ساخت با مفاد دستورالعمل های فنی یکسان، که پذیرش بر مبنای آنها صورت می گیرد را می توان به ارکان ارزیابی تقسیم نمود که هر یک از رکن ها با یک اظهارنامه تصدیق شود. ارکان ارزیابی و فرمت اظهارنامه را کمیته کارشناسان فنی تعیین خواهد نمود.

۳- روال پذیرش فنی زیربنای خط آهن، تابع مقررات لازم الاجرای دولت طرف قرارداد مورد نظر خواهد بود.

مرجع ذیصلاح

ماده پنجم:

۱- پذیرش فنی، به عهده مرجع ملی یا بین المللی ذیصلاح بر طبق قوانین و دستورالعمل های لازم الاجرای هر دولت طرف قرارداد خواهد بود.

۲- پیش بینی امری که در بند شده اند بر اساس مقررات لازم الاجرای کشور شان، یا بخشی از ارزیابی ها، از جمله صادر کردن اظهارنامه های متناظر را واگذار مایند. واگذاری صلاحیت به:

الف- یک شرکت حمل و نقل خط آهن؛

ب- یک مدیر زیربنایی؛

ج- یک شخصی در اختیار دارنده؛

د- یک نهاد مسؤو تعمیر و نگهداری (ECM)؛

ه- یک طراح یا تولیدکننده تجهیزات خط آهن که به طور مستقیم یا غیرمستقیم در تولید تجهیزات خط آهن مشارکت دارد؛

و- همچنین توابع موارد فوق ممنوع است.

۳- برای آنکه مناسب بودن اشخاص ذکر شده در بند ۲ به رسمیت شناخته شود آنها باید شرایط ذیل را داشته باشند:

الف- آن نهاد باید از نظر سازمان، ساختار حقوقی و تصمیم گیری های خود، از هر گونه شرکت بهره بردار خط آهن، مدیر زیربنایی، نهاد تدارکات یا متقاضی، مستقل باشد؛ مدیر آن و کارکنانی که مسؤو انجام ارزیابی ها یا صدور تصدیق نامه ها اظهارنامه ها هستند نمی توانند چه به طور مستقیم و چه به عنوان نمایندگان مجاز، در طراحی، تولید، ساخت یا تعمیر و نگهداری سازه ها، وسایل نقلیه خط آهن یا تجهیزات خط آهن یا در استفاده از آنها دخیل باشند. این مسئله ، شامل امکان تبادل اطلاعات فنی بیری تولید کننده یا سازنده و آن نهاد نخواهد شد.

ب- نهاد و کارکنانی که مسؤول ارزیابی ها هستند ارزیابی ها را با امانتداری حرفه ای تمام و بیشترین صلاحیت فنی ممکن، انجام خواهند داد و باید از هرگونه فشار و محرک، مخصوصاً از نظر مالی، که می تواند بر قضاوت یا نتایج بازرسی آنها تاثیر بگذارد به ویژه از فشار و مشوق های اشخاص یا گروهی از اشخاصی که نتایج ارزیابی ها بر آنها تاثیر می گذارد، آزاد باشند.

ج- به ویژه، نهاد و کارکنانی که مسؤول ارزیابی ها هستند باید از نظر وظایف کاری، از نهاد هایی که در صورت بروز سوانح، مسؤول تحقیقات هستند، مستقل باشند.

د- نهاد بایستی کارکنان را استخدام نموده و وسایل لازم برای انجام مناسب وظایف اداری و فنی مرتبط با ارزیابی ها را داشته باشد؛ همچنین باید به تجهیزات مورد نیاز برای ارزیابی های استثنایی دسترسی داشته باشد.

ه- کارکنانی که مسؤول انجام ارزیابی ها هستند باید خصوصیات زیر را داشته باشند:

و- آموزش فنی و حرفه ای مناسب، ز- دانش کافی در خصوص الزامات مربوط به ارزیابی هایی که انجام می دهند و تجربه کافی درخصوص آن ارزیابی ها و.

ح- توانمندی در تنظیم تصدیقنامه ها، ضبط سوابق و گزارشاتی که مندرجات رسمی ارزیابی های انجام شده را تشکیل می دهد.

ط- باید استقلال کارکنانی که مسؤول ارزیابی ها هستند تضمین شود. به هیچ ماموری نباید بر پایه تعداد ارزیابی های انجام شده یا نتایج آن ارزیابی ها، پاداش پرداخت شود.

ی- آن نهاد، باید بیمه مسؤلیت مدنی را تأمین نماید، مگر اینکه بیمه مسؤلیت بر طبق قوانین ملی به عهده دولت باشد یا اینکه، ارزیابی ها مستقیماً توسط خود آن دولت طرف قرارداد انجام شود.

ک- کارکنان نهاد، بایستی مقید به رازداری حرفه ای در مورد هر چیزی که هنگام انجام وظایف شان بر اساس این قواعد یکسان یا هر الزام قانونی و یا مقررات دولت طرف قرارداد، از جمله چنانچه اقتضاء نماید قوانین جامعه اروپا از آن آگاه می شوند باشند (البته به استثنای مقامات اداری ذیصلاح کشوری که آنها این فعالیت ها را در آن انجام می دهند).

۴- الزامات بند ۳، با اعمال تغییرات لازم، درخصوص مقاماتی که پذیرش فنی انجام می دهند نیز باید اعمال شود.

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 موافقتنامه های بین المللی با جامعه اروپا قوانین آن را در کشور خود اعمال می کنند، باید مطمئن شود که دبیرکل از نهادهای مسؤول برای انجام ارزیابی، رسیدگی و قانونگذاری، با ذکر حوزه مسؤلیت هر یک از نهادها، مطلع گشته است.

سرْمُشْنی، فهرستی از نهادها، شماره شناسایی و حوزه مسؤولیت آنها را منتشر نموده و همواره آن را به روزآوری خواهد کرد.

۶- دولت طرف قرارداد، بایستی از نظارت مستمر بر نهادهای ذکرشده در بند ۲ اطمینان حاصل نموده و از نهادی که دیگر واجد معیار های ذکر شده در بند ۳ نباشد، سلب صلاحیت نماید، که در این صورت، بایستی بلافاصله دبیرکل را در جریان قرار دهد.

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 در خصوص هرگونه تغییراتی که لازم است برای حفظ شان آن نهاد صورت گیرد اطلاع خواهد داد. در این خصوص، کمیته کارشناسان فنی میتواند تصمیم بگیرد که به کشور طرف قرارداد، دستور دهد تا تصویب هایی که براساس کار انجام شده نهاد مزبور صورت گرفته را باز پس بگیرد یا معلق نماید.

اعتبار تصدیق نامه های فنی

ماده ششم:

۱- تصدیق نامه های فنی صادره توسط مقامات ذیصلاح یک دولت طرف قرارداد بر طبق این قواعد یکسانی در تمامی سایر دولت های طرف قرارداد معتبر خواهد بود. با اینحال، تردد و استفاده در قلمرو این سایر دولت های طرف قرارداد تابع شرایط مشخص شده در این ماده خواهد بود:

۲- یک پذیرش برای بهره برداری، به شرکت های حمل و نقل خط آهن اجازه بهره برداری از یک وسیله نقلیه را صرفاً روی زیربنا هایی که با آن وسیله نقلیه بر اساس مشخصات آن و سایر شرایط پذیرش منطبق هستند، می دهد؛ مسؤولیت اطمینان از این انطباق به عهده شرکت حمل و نقل خط آهن است.

۳- بدون تخطی از قسمت "الف" ماده ۳، یک پذیرش صادره برای بهره برداری جهت وسیله نقلیه ای که با کلیه دستورالعمل های فنی یکسان قابل اعمال مطابقت دارد به وسیله نقلیه اجازه تردد آزاد در قلمرو سایر دولت های طرف قرارداد را می دهد مشروط بر اینکه:

الف- تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل های فنی یکسان حاضر تحت پوشش قرار گرفته باشند؛ و

ب- وسیله نقلیه تابع موارد زیر نباشد:

ج- مورد خاصی یا.

د- موضوعات بازی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط هستند.

ه- توافقات عدول از مقررات.

و- شرایط تردد آزاد را می توان در دستورالعمل های فنی یکسان مرتبط، مشخص نمود.

۴- چنانچه یک پذیرش برای بهره برداری در یک دولت طرف قرارداد برای وسیله نقلیه ای صادر شده باشد که: تابع یک مورد خاص، یک موضوع باز مربوط به مطابقت فنی با زیربنا یا یک عدول باشد، یا

ب- با دستورالعمل های فنی یکسان در خصوصی وسائط نقلیه خط آهن و سایر مقررات مربوط مطابقت نداشته باشد.

چنانچه تمامی الزامات اساسی در دستورالعمل های فنی یکسان نیامده باشد مقامات ذیصلاح کشورهای دیگر می توانند قبل از اعطای پذیرش تکمیلی برای بهره برداری، 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 دستورالعملی فنی یکسان یا بخشی از آن منطبق باشد، مقامات ذیصلاح باید تأییدیه هایی که توسط سایر مقامات ذیصلاح براساس دستورالعمل های فنی یکسان صورت گرفته را بپذیرند. برای بخش دیگر وسیله نقلیه، مقامات ذیصلاح باید کاملاً جدول هم ترازای اشاره شده در ماده ۱۳ از قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستنرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF" را لحاظ نمایند.

الف- تحقق

ب- مقررات همسان و مقرراتی که متراز اعلام شده اند.

ج- مقرراتی که به یک "مورد خاص" مربوط نمی شود.

د- مقرراتی که به مطابقت فنی با زیربنا مربوط نمی شوند دوباره مورد ارزیابی قرار خواهند گرفت.

۵- بندهای ۲ تا ۴، با اعمال تغییرات لازم، بر پذیرش نوعی از ساخت نیز اعمال خواهند شد.

به رسمیت شناختن مستندات مربوط به روال کار بند

ماده ششم الف:

۱- ارزیابی ها، اظهارنامه ها ۹ سایر مستندسازی های صورت گرفته براساس این قواعد یکسانی، از سوی مقامات و نهادهای ذیصلاح، شرکت های حمل و نقل خط آهن، در اختیار دارندگان و مدیران زیربنایی در همان دولت های طرف قرارداد، براساس ارزش اسمی آن به رسمیت شناخته خواهد شد؛

۲- چنانچه یک الزام یا یک قاعده بر اساس ماده ۱۳ از قواعد یکسانی در ارتباط به تأیید ستنردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و"

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) هم تراز اعلام شود، ارزیابی ها و آزمایش هایی که قبلاً انجام شده بود، تکرار نخواهد شد.

به رسمیت شناختن آزمایش های فنی و عملیاتی

ماده ششم ب:

کمیته کارشناسان فنی می تواند، قواعدی را برای گنجاندن در ضمیمه ای 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 بازرسی های فنی، فایل سوابق تعمیر و نگهداری برای وسایل نقلیه پذیرش شده و آزمایشات عملیاتی از قبیل آزمایشات ترمز قطار باشد.

دستورالعمل های قابل اعمال بر وسایل نقلیه

ماده هفتم:

۱- برای پذیرش شدن جهت تردد در ترافیک بین المللی و برقرار ماندن آن، یک وسیله نقلیه باید:

الف- دستورالعمل های فنی یکسان.

ب- مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن تردد، کاربرد داشته باشد، را محقق نماید.

۲- در صورت موجودیت نبودن دستورالعمل های فنی یکسانی قابل اعمال بر سیستم فرعی، پذیرش فنی، بر مبنای الزامات فنی ملی قابل اعمال لازم الاجرای بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستنرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) دولت طرف قراردادی که در آن درخواست برای پذیرش فنی صورت گرفته، انجام خواهد شد.

۳- چنانچه دستورالعمل های فنی یکسان، کلیه الزامات اساسی را پوششی نداده باشد یا در صورت وجود موارد خاص یا موضوعات باز، پذیرش فنی بر اساس موارد ذیل صورت خواهد گرفت:

الف- مفاد موجود در دستورالعمل های فنی یکسانی،

ب- مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه در مورد آن تردد، کاربرد داشته باشد.

ج- الزامات فنی ملی قابل اعمال لازم الاجراء، بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستنردهای تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF).

عدول

ماده هفتم الف:

کمیتة کارشناسان فنی، دستورالعمل ها یا مقررات الزامی برای عدول از مقررات ماده ۷، و دستورالعمل ها یا مقررات الزامی برای روش های ارزیابی که می توان یا باید مورد استفاده قرار داد را اتخاذ خواهد کرد.

دستورالعمل های قابل اعمال برای زیربنایی خط آهن

ماده هشتم:

۱- برای تضمین اینکه یک وسیله نقلیه خط آهن که بر طبق این قواعد یکسان برای تردد در ترافیک بین المللی پذیرش شده، روی آن زیربنای خط آهن که قرار است مورد استفاده قرار گیرد با ایمنی سیر نموده و با آن مطابقت داشته باشد، این زیربنای خط آهن باید:

الف- مفاد موجود در دستورالعمل های فنی یکسان.

ب- مفاد موجود در مقررات حمل کالاهای خطرناک، چنانچه شامل آن پذیرش شود.

۲- پذیرش زیربنا و نظارت بر تعمیر و نگهداری آن تابع مقررات لازم الاجرای کشور طرف قراردادی که زیربنا در آن واقع شده، خواهد بود.

۳- ماده های ۷ و ۷ الف، با اعمال تغییرات لازم، در خصوص زیربنا اعمال خواهند شد.

دستورالعمل های بهره برداری

ماده نهم:

۱- شرکت های حمل و نقل خط آهن که از وسایل نقلیه خط آهن پذیرش شده برای تردد در ترافیک بین المللی بهره برداری می نمایند باید با دستورالعمل های مربوط به بهره برداری از یک وسیله نقلیه در ترافیک بین المللی، که در دستورالعمل های فنی یکسان مشخص شده، مطابقت داشته باشند.

۲- شرکت ها و راه آهن هایی که در کشورهای طرف قرارداد، زیربنا و سیستم های کنترل و ایمنی عملیات را که برای بهره برداری در ترافیک بین المللی در نظر گرفته شده و مناسب می باشد، را اداره می کنند باید از دستورالعمل های فنی مشخص شده در دستورالعمل های فنی یکسان پیروی و در احداث و مدیریت آن زیربنا همواره آنها را رعایت کنند.

در خواست و اعطای تصدیقنامه های فنی و اظهارنامه ها و شرایط مربوط به آنها

ماده دهم:

۱- تصدیقنامه فنی، به نوعی از ساخت وسیله نقلیه خط آهن یا خود وسیله نقلیه خط آهن اعطا خواهد شد.

۲- اشخاص و نهادهای ذیل می توانند درخواست تصدیقنامه فنی مابند:

الف- تولیدکننده.

ب- شرکت حمل و نقل خط آهن.

ج- شخص در اختیار دارنده وسیله نقلیه.

د- مالک وسیله نقلیه.

ه- مدیر زیربنایی.

۳- یک تصدیقنامه فنی، از جمله اظهارنامه های مقتضی را میتوان از هر نهاد یا مرجع ذیصلاح یکی از دولت های طرف قرارداد در چارچوب صلاحیت های آن نهاد یا مرجع که در ماده ۵ ذکر شده، درخواست نمود.

۴- چنانچه بند ۴ از ماده ۶ بر وسیله نقلیه نلیه اعمال شود، متقاضی باید دولت های طرف قراردادی (یا در صورت لزوم، خطوطی) را که برای آنها تصدیق نامه های فنی، برای سیر آزاد، الزامی است مشخص نماید؛ در این صورت، نهادهای ارزیابی و مقامات ذیصلاح مرتبط برای تسهیل روند برای متقاضی همکاری خواهند نمود.

۵- کلیه هزینه های ناشی از روند پذیرش به عهده متقاضی خواهد بود، مگر اینکه برطبق قوانین و دستورالعمل های لازم الاجرای کشوری که موافقت در آنجا اعطا می شود، به نحو دیگری مقرر شده باشد.

۵- الف- کلیه تصمیمات، ارزیابی ها، آزمایش ها، و غیره باید به شیوه های صورت گیرد که تبعیض آمیز نباشد.

۶- متقاضی، بایستی یک پرونده فنی و یک پرونده تعمیر و نگهداری، حاوی اطلاعات مورد نیاز براساس دستورالعمل های فنی یکسان را به صورت کامل تهیه نموده و به درخواست خود ضمیمه نماید.

۷- ارزیابی کننده، بایستی هر ارزیابی صورت گرفته را طی یک گزارش ارزیابی که با آن، ارزیابی های 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.

۸- شخصی که درخواست تصدیق بهره برداری از طریق روند تسهیل شده پذیرش فنی (مورد "ب" از بند ۱ از ماده ۴) را دارد بایستی به درخواست خود تصدیق نامه نوع طراحی که بر اساس بند ۲ از ماده ۱۱ تهیه شده و به نحو مقتضی نشان می دهد که وسایل نقلیه ای که وی برای آنها درخواست تصدیق نامه بهره برداری نموده با آن نوع ساخت مطابق هستند را الصاق نماید.

۹- تصدیق نامه فنی اصولاً برای دوره نامحدود اعطا خواهد شد؛ حیثه این تصدیق نامه می تواند کلی یا محدود باشد.

۱۰- اگر مقررات مربوط دستورالعمل های براساس ماده ۷ که بر مبنای 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 تصدیق نامه آن نوع طراحی صادر شده است، پس از مشاوره با دیگر کشورهای که تصدیق نامه بر طبق ماده ۶ در آنها معتبر است، تصمیم خواهد گرفت که آیا آن تصدیق نامه میتواند همچنان معتبر باشد یا لازم است که تجدید شود. ملاک هایی که در مورد یک پذیرش تجدید شده نوع ساخت، بایستی بررسی شوند می تواند فقط مربوط به مقررات تغییر یافته باشد. تجدید پذیرش نوع، بر آن پذیرش های بهره برداری، که قبلاً براساس انواعی که سابقاً مورد پذیرش بوده، اعطا شده است، تاثیر نخواهد داشت.

۱۱- در صورت نوسازی یا ارتقاء، نهاد طرف قرارداد یا تولید کننده، 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 بادر نظر گرفتن استراتژی اجرایی که در دستورالعمل های فنی یکسان قابل اعمال ذکر شده، تصمیم خواهد گرفت که آیا دامنه این اقدام، به این معنا است که یک پذیرش جدید برای بهره برداری در چارچوب این قواعد یکسان لازم است یا خیر.

یک چنین پذیرش جدیدی برای بهره برداری، هر جا که سطح کلی ایمنی سیستم فرعی مربوط ممکن است از آن اقدام انجام شده تاثیر منفی پذیرد، الزامی خواهد بود. چنانچه یک پذیرش جدید ضرورت یابد، دولت طرف قرارداد تصمیم گیری خواهد نمود که تا چه اندازه لازم است مقررات موجود در دستورالعمل های فنی یکسان مربوط، در آن پروژه اعمال گردد. دولت طرف قرارداد، بایستی حداکثر ظرف مدت ۴ ماه پس از آنکه متقاضی فایل کامل را تسلیم می کند تصمیم خود را اتخاذ نماید. زمانی که یک پذیرش جدید ضرورت یابد و چنانچه دستورالعمل های فنی یکسان به طور کامل قابل اعمال نباشد، دولت طرف قرارداد بایستی موارد زیر را به سرمشنی ابلاغ نماید:

الف- دلیل اینکه دستورالعمل های فنی یکسان به طور کامل قابل اعمال نیست،

ب- مشخصه های فنی قابل اعمال به جای دستورالعمل های فنی یکسان؛ و

ج- نهادهای مسؤل تأمین اطلاعات مورد نیاز تحت قسمت های "الف" و "ب" دبیرخانه کل بایستی اطلاعات ابلاغ شده را در وبسایت سازمان منتشر نماید.

۱۲- بند ۱۱، با تغییرات لازم، در خصوصی تصدیق نامه نوع طراحی و هرگونه اظهارنامه مربوط به ساخت یا اجزای ساخت مورد نظر اعمال خواهد شد.

قواعد مربوط به لغو یا تعلیق تصدیقنامه های فنی

ماده دهم (الف):

۱- چنانچه مقام ذیصلاحی از یک دولت طرف قرارداد، به جز مقام ذیصلاحی که پذیرش (اولیه) برای بهره برداری را عطا کرده است، متوجه عدم انطباق شود بایستی آن را با تمامی جزئیات با مقام (اولیه) اعطا کننده پذیرش اطلاع دهد؛ چنانچه عدم انطباق به تصدیق نامه نوع طراحی مربوط شود مرجعی که آنرا صادر نموده نیز باید در جریان قرار گیرد؛

۲- تصدیق نامه بهره برداری را میتوان لغو نمود:

الف - چنانچه وسیله نقلیه خط آهن دیگر با موارد ذیل مطابقت نداشته باشد:

ب - دستورات مندرج در دستورالعمل های فنی یکسان و مقررات ملی قابل اعمال لازم الاجراء بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید استاندارد های تکنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تکنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF"، یا

ج - شرایط خاص پذیرش آن طبق ماده A۷ الف، یا

د- دستور العمل های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالاهای خطرناک (RID)، یا

ه- چنانچه شخصی در اختیار دارنده وسیله نقلیه، دستور مرجع ذیصلاح را برای رفع نقایص در مهلت مقرر اجرا نکند، یا

و- چنانچه قیود و شرایط ناشی از یک پذیرش محدود تحت بند ۱۰ از ماده ۱۰ محقق نشود یا مطابقت نداشته باشد.

۳- فقط مرجعی که تصدیق نامه نوع طراحی یا تصدیق نامه بهره برداری را اعطا نموده میتواند آنرا لغو نماید،

۴- تصدیق نامه بهره برداری در موارد زیر به حالت تعلیق در میآید:

الف- چنانچه بررسی های فنی، بازرسی ها، تعمیر و نگهداری و سرویسی وسایل نقلیه خط آهن، که در فایل تعمیر و نگهداری در دستورالعمل های فنی یکسان مقرر شده، در شرایط خاص یک پذیرش بر اساس ماده ۷ الف یا در دستورالعمل های تجهیز و ساخت مندرج در مقررات کالا های خطرناک اجراء نشوند (یا چنانچه ضرب العجلی ها مراعات نشوند).

ب- چنانچه در خصوص خسارت شدید وارده به وسیله نقلیه خط آهن، دستور مرجع ذیصلاح در مورد معرفی وسیله نقلیه اجرا نگردد.

ج- در صورت عدم انطباق با این قواعد یکسان و دستورات مندرج در دستورالعمل های فنی یکسانی.

د- چنانچه تصدیق نامه با مقررات ملی قابل اعمال لازم الاجراء بر طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستندرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) یا با مقرراتی که بر طبق ماده ۱۳ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستندرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن "COTIF" با آنها هم تراز اعلام شده اند، مطابقت نداشته باشد؛ آنگاه اعتبار تصدیق نامه برای دولت یا دولت های طرف قرار داد مورد نظر به حالت تعلیق در خواهد آمد.

۵- چنانچه وسیله نقلیه خط آهن از بهره برداری کنار گذاشته شود تصدیق نامه بهره برداری باطل خواهد شد. این کنار گذاشته شدن از بهره برداری بایستی به مقام ذیصلاح که پذیرش برای بهره برداری را اعطا نموده، ابلاغ گردد؛

۶- بند های ۱ تا ۴، با اعمال تغییرات لازم، در مورد تصدیق نامه نوع طراحی هم اعمال خواهد شد.

قواعد مربوط به ارزیابی و روال ها

ماده دهم (ب):

۱- کمیته کارشناسان فنی، صلاحیت اتخاذ مقررات الزامی بیشتر، برای ارزیابی ها و قواعد مربوط به روند پذیرش فنی را دارد.

۲- افزون بر مقرراتی که کمیته کارشناسان فنی بر طبق بند یک اتخاذ می کنند، دولت های طرف قرارداد یا سازمان های منطقه ای می توانند مقرراتی را برای روند های الزامی مشروح غیر تبعیض آمیز در خصوص ارزیابی ها و الزامات مربوط به اظهار نامه ها اتخاذ نموده یا آنها را حفظ کنند، اما این مقررات نباید یا مقررات اتخاذ شده کمیته کارشناسان فنی منافاتی داشته باشد. این مقررات بایستی به دبیر کل ابلاغ شود تا وی به کمیسیون کارشناسان فنی اطلاع دهد و این سازمان، مقررات مرموز را منتشر نماید.

تصدیق نامه های فنی و اظهار نامه ها

ماده یازدهم:

۱- پذیرش یک نمونه از ساخت و پذیرش برای بهره برداری بایستی با اسناد جدا گانه ای که «تصدیقنامه نوع طراحی» و «تصدیقنامه بهره برداری» نامیده میشود اثبات گردد؛

۲- تصدیقنامه نوع طراحی بایستی:

الف- طراح و تولید کننده ی آن نوع ساخت از وسیله نقلیه خط آهن را ذکر نماید؛

ب- به ضمیمه خود، فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری را داشته باشد،

ج- در صورت اقتضاء، شرایط و محدودیت های خاصی بهره برداری برای این نوع ساخت یک وسیله نقلیه خط آهن که با این نوع ساخت منطبق هستند را مشخص نماید.

د- به ضمیمه خود، گزارش یا گزارشات ارزیابی را داشته باشد؛

- ه- در صورت اقتضاء، تمام اظهار نامه های (مطابقت و تأیید) صادره مرتبط را ذکر نماید؛
- و- مقام ذیصلاح صادر کننده تصدیق نامه و تاریخ صدور را ذکر نموده و حاوی امضای آن مقام باشد؛
- ز- در صورت اقتضاء، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.
- ۳- تصدیق نامه بهره برداری بایستی:
- الف- حاوی تمام اطلاعات مندرج در بند ۲ باشد، و
- ب- حاوی کُد یا کُد های شناسایی وسیله نقلیه یا وسایل نقلیه ی تحت پوشش این تصدیق نامه باشد؛
- ج- حاوی اطلاعات در خصوص شخصی باشد که در روز صدور تصدیق نامه، وسیله یا وسایل نقلیه را در اختیار دارد؛
- د- در صورت اقتضاء، مدت اعتبار آن را مشخص نماید.
- ۴- تصدیق نامه بهره برداری، میتواند گروهی از وسایل نقلیه مجزا ولی از یک نوع مشابه را پوشش دهد، که در هر مورد، اطلاعات مورد نیاز بر اساس بند ۳، بایستی برای هر یک از وسایل نقلیه ی این گروه به روشنی مشخص شود و فایل فنی بایستی حاوی لستی با اسناد قابل شناسایی در خصوص آزمایش های انجام شده بر روی هر وسیله نقلیه باشد.
- ۵- فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری بایستی حاوی اطلاعاتی باشد که بر اساس مفاد دستورالعمل های یکسان تهیه شده است.
- ۶- تصدیق نامه ها بایستی به یکی از زبان های کاری برطبق بند ۶ از ماده ۱ کنوانسیون چاپ گردد.
- ۷- تصدیق نامه ها و اظهار نامه ها بایستی برای متقاضی صادر گردد.
- ۸- تصدیق بهره برداری مربوط به وسیله است. وقتی وسیله نقلیه در حالی بهره برداری است دارنده تصدیق نامه بهره برداری (مشعل بر فایل فنی و فایل تعمیر و نگهداری)، چنانچه خود وی شخصی در اختیار دارنده وسیله نقلیه نباشد، بایستی بلافاصله آن را همراه با فایل سوابق تعمیر و نگهداری به شخص در اختیار دارنده کنونی تحویل دهد و کلیه دستورات مشروح (اضافی) برای بهره برداری و تعمیر نگهداری که هنوز در اختیار دارد را در اختیار وی بگذارد.
- ۹- بند شماره ۸ با تغییرات لازم، در خصوصی وسایل نقلیه خط آهن و تجهیزات خط آهن که بر طبق ماده ۱۹ پذیرش شده اند نیز اعمال خواهد شد که بر آن اساس، اسناد مورد بحث، عبارت خواهد بود از سند تصویب و هر گونه سند دیگری که به صورت کامل یا جزئی حاوی هر گونه اطلاعاتی نظیر چیز های باشد که در الزامات فایل فنی، فایل تعمیر و نگهداری و فایل سوابق تعمیر و نگهداری، گنجانده شده است.

فرمت های یکسان

ماده دوازدهم:

- ۱- این سازمان، فرصت یکسان تصدیق نامه های مندرج در ماده ۱۱، فرمت یکسان اظهار نامه هایی که بر اساس بند ۲ از ماده ۴ در خصوص آنها تصمیم گیری میشود و فرمت یکسان گزارش ارزیابی بر طبق بند ۷ از ماده ۱۰ را مقرر می دارد.

۲- کمیته کارشناسان فنی، فارمت این اسناد را تهیه و اتخاذ خواهد نمود.

۳- کمیته کارشناسان فنی ممکن است تصمیم بگیرد که اجازه دهد تهیه تصدیق نامه ها و اظهار نامه ها را بر اساس فارمت 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 جایگزین های هم تراز به رسمیت شناخته شود.

دفتر ثبت

ماده سیزدهم:

۱- لازم است تا دفتر ثبت، در قالب بانک اطلاعاتی الکترونیکی، حاوی اطلاعاتی درباره وسایل نقلیه خط آهن که برای آنها تصدیق نامه بهره برداری صادر شده است، و نیز حاوی اطلاعاتی در باره انواع ساخت هایی که برای آنها تصدیق نامه نوع طراحی صادر شده است تحت مسؤلیت این سازمان ایجاد و به روزآوری شود. در این دفتر ثبت، بایستی وسایل نقلیه خط آهن ای هم باشد که صرفاً برای ترافیک ملی پذیرش شده اند.

۲- بانک اطلاعاتی همچنین بایستی دفتر ثبتی نیز داشته باشد که حاوی اطلاعاتی در باره نهاد های و مقامات ذیصلاحی باشد که صلاحیت طبق ماده ۵ به آنها اعطا گردیده و نیز حاوی اطلاعاتی در باره بازرسانی باشد که بر طبق بند ۲ از ماده ۱۵ تأیید شده و یا به رسمیت شناخته شده اند.

۳- کمیته کارشناسان فنی میتواند تصمیم بگیرد که داده های دیگری را نیز جهت استفاده در عملیات خط آهن، در این بانک اطلاعاتی وارد نماید نظیر در باره اظهارنامه ها، بازرسی ها و تعمیر و نگهداری وسایل نقلیه پذیرش شده (از جمله بازرسی مورد نظر بعدی)، اطلاعاتی درباره سوانح و حوادث و دفاتر ثبتی در خصوصی کُد گذاری وسایل نقلیه، محلی ها، شرکت های حمل و نقل خط آهن، در اختیار دارندگان وسایل نقلیه، مدیران زیربنایی، کارگاه ها، تولید کنندگان، نهاد های مسؤول تعمیر و نگهداری و غیره.

۴- کمیته کارشناسان فنی، ساخت فنی و عملیاتی این بانک اطلاعاتی، و نیز داده های لازم، تاریخ و نحوه تأمین داده ها، چگونگی حق دسترسی و سایر مقررات سازمانی و اداری، از جمله اینکه کدام ساختار پایگاه داده ها بایستی مورد استفاده قرار گیرد را مشخص خواهد نمود. در تمامی موارد تغییر شخصی در اختیار دارنده وسیله نقلیه، تغییر نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری، کنار گذاشته شدن از عملیات، به حرکت در نیامدن رسمی، تعلیق و لغو تصدیق نامه ها، اظهارنامه ها یا سایر شواهد و تغییرات صورت گرفته روی یک وسیله نقلیه که بر خلاف نمونه ی ساخت پذیرفته شده، باشد، موارد بایستی بلافاصله به سر مُشنی اعلام شود.

۵- در هنگام به اجراء در آوردن این ماده، کمیته کارشناسان فنی، تشکیل دفتر ثبت را با دولت های طرف قرارداد و سازمان های منطقه ای مورد ملاحظه قرار خواهد داد به نحوی که از حجم محموله اضافی طرف های دخیل، نظیر سازمان های منطقه ای، دولت های طرف قرارداد، مقامات ذیصلاح و صنایع بکاهند. همچنین به منظور به حد اقل رساندن هزینه های این سازمان و داشتن سیستم های ثبت یکسانی، کلیه طرف های دخیل، طرح ها و توسعه بخش های ثبتی خود در محدوده این قواعد یکسان را با این سازمان هماهنگ خواهد نمود.

۶- داده های ثبت شده در بانک اطلاعاتی به عنوان سند اولیه مؤید پذیرش فنی یک وسیله نقلیه خط آهن محسوب خواهد شد.

۷- کمیته کارشناسان فنی می تواند در مورد اینکه بخشی از یا کلی هزینه های ایجاد و دایر بودن بانک اطلاعاتی توسط کاربران آن تأمین شود تصمیم گیری نماید؛ تهیه داده برای بانک اطلاعاتی و اصلاح داده ها رایگان خواهد بود. حال آنکه اطلاعات مشاوره های ممکن است مشروط به پرداخت هزینه باشد.

مندرجات و علانم

ماده چهاردهم:

- ۱- وسایل نقلیه خط آهن که برای بهره برداری پذیرش شده اند بایستی دارای:
 - الف- علامتی باشند که آشکارا ثابت نماید آنها برای عملیات درترافیک بین المللی بر طبق این قواعد یکسان پذیرش شده اند،
 - ب- سایر نکات و علایمی باشند که در دستورالعمل های فنی یکسان مقرر شده اند از جمله کُد شناسایی اختصاصی (شماره وسیله نقلیه).مرجع ذیصلاح صادر کننده مجوز بهره برداری، موظف است از تخصیص یک کُد شناسایی الفبایی به هر وسیله نقلیه مطمئن گردد.
- این کُد که بایستی در بردارنده کد کشور (اولین) دولت پذیرش دهنده به وسیله نقلیه باشد، باید روی هر وسیله نقلیه درج گردد و در بخش ثبت ملی وسایل نقلیه آن دولت طبق الزام ماده ۱۳ وارد شود.
- ۲- کمیته کارشناسان فنی، بایستی علامت پیش بینی شده در قسمت "الف" از بند ۱ و همچنین مدت زمان های عبوری را تعیین نماید که طی آنها، وسایل نقلیه خط آهن پذیرفته شده برای دسیر در ترافیک بین المللی میتوانند دارای مندرجات و علایمی خلاف آنچه که در بند ۱ مقرر شده، باشد.

تعمیر و نگهداری

ماده پانزدهم:

- ۱- وسایل نقلیه و دیگر تجهیزات خط آهن باید در وضعیت تعمیر و نگهداری خوبی باشند به نحوی که با مقررات مشخص شده در دستورالعمل های فنی یکسان مطابقت داشته به طور مستمر واجد شرایط آنها باشند. نیز شرایط آنها به هیچ وجه ایمنی عملیات را به مخاطره نیانداخته و سیر یا استفاده از آنها در ترافیک بین المللی، به زیربنا، محیط زیست یا سلامت عمومی آسیب نرساند. بدین منظور، وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن باید در دسترسی بوده. طبق آنچه که در سند تعمیر و نگهداری ضمیمه شده به تصدیق نامه بهره برداری، در دستورالعمل های فنی یکسان، و در شرایط خاص پذیرش وسیله نقلیه (طبق ماده ۷ الف، و همچنین در مقررات مندرج در مقررات حمل کالا های خطرناک، قید گردیده تحت سرویس، بازرسی و تعمیر و نگهداری قرار گیرند.
- ۲- برای هر وسیله نقلیه خط آهن، قبل از پذیرش آن برای بهره برداری یا استفاده در شبکه، بایستی یک نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری (ECM) وجود داشته باشد و این نهاد بایستی در بانک اطلاعاتی ذکر شده در ماده ۱۳ ثبت گردد. نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری می تواند یک شرکت بهره بردار خط آهن، یک مدیر زیربنایی یا یک شخصی در اختیار دارنده وسیله نقلیه باشد. این نهاد بایستی از طریق یک سیستم تعمیر و نگهداری مطمئن

گردد که وسایل نقلیه ای که آن نهاد، مسؤول تعمیر و نگهداری آنهاست از وضعیت ایمنی برای تردد برخوردار اند. نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری، یا خود تعمیر و نگهداری را انجام میدهد یا پیمانکاری آن را به کارگاه های تعمیر و نگهداری خواهد سپرد.

الف- نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری یک واگن باری باید دارای تصدیق نامه معتبری باشد و یک بازرس خارج از مجموعه که در یکی از کشور های طرف قرار داد مورد تأیید قرار گرفته یا به رسمیت شناخته شده باشد آن را صادر نموده باشد.

ب- کمیته کارشناسان فنی، قواعد مشروح بیشتری در خصوصى تأیید و بازرسی نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری، همچنین تصدیق نامه های بازرسان مورد تاپی رسمی، تأیید به رسمیت شناختن آنها و همچنین تصدیق نامه های بازرسی و تأیید، اتخاذ خواهد نمود. این قواعد بایستی مشخص کنند که آیا آنها با معیار های مربوط به سیستم تصدیق نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری اتخاذ شده در جامعه اروپا یا در دولت های مجری قوانین جامعه اروپا به دلیل موافقت نامه های بین المللی منعقد با جامعه اروپا، هم تراز هستند یا خیر.

این قواعد، که همچنین شامل قواعدی برای لغو یا تعلیق تصدیق نامه ها و جواز ها خواهد بود، بایستی در ضمیمه این قواعد یکسانی که ضمیمه مزبور بخش لاینفکی از این قواعد یکسان را تشکیل میدهد تعریف شوند.

۳- یک شرکت بهره بردار خط آهن، مسؤول بهره برداری ایمن از قطار های خویش است و بایستی تضمین نماید که وسایل نقلیه مورد بهره برداری به نحو مناسبی تعمیر و نگهداری میشوند. از اینرو، نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری باید تضمین نماید که اطلاعات موثق در خصوص داده ها و روند های تعمیر و نگهداری در اختیار شرکت بهره بردار خط آهن قرار گیرد و شرکت بهره بردار خط آهن باید در موعد مقرر، برای نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری، اطلاعات و داده های مربوط به بهره برداری خود از وسیله نقلیه و دیگر تجهیزات خط آهن را که نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری در قبال آنها مسؤول است در اختیار شرکت بهره بردار خط آهن قرار دهد. در هر دو صورت، اطلاعات و داده های مورد نظر بایستی در ضمیمه ذکر شده در بند ۲ مشخص گردد.

۴- نهاد مسؤول تعمیر و نگهداری یک وسیله نقلیه پذیرش شده، پرونده سوابق تعمیر و نگهداری آن وسیله نقلیه را حفظ و به روزآوری خواهد کرد. این فایل بایستی برای بازرسی در اختیار مقام ملی ذیصلاح قرار گیرد.

۵- کمیته کارشناسان فنی میتواند رهنمودها یا مقرراتی در خصوص جواز و نظارت بر کارگاه های تعمیر و نگهداری و به رسمیت شناختن متقابلی تصدیق نامه ها و نظارت ها اتخاذ نماید. مقررات مربوط به این پاراگراف، بایستی به صورت ضمیمه این قواعد یکسان که ضمیمه مزبور بخش لاینفکی از این قواعد یکسان را تشکیل میدهد تعریف شوند و در سایت این سازمان منتشر گردند.

سوانح، حوادث و آسیب های جدی

ماده شانزدهم:

۱- در صورتیکه به وسایل نقلیه خط آهن سالحه، حادثه یا آسیب جدی وارد شود، کل طرف های دخیل (اعم از مدیران زیربنایی، در اختیار دارندگان، نهادهای مسؤول تعمیر و نگهداری، شرکت های بهره بردار خط آهن مربوط و سایر اشخاص ممکن) موظف خواهند بود که:

الف- کلیه تدابیر ضروری جهت تضمین ایمنی ترافیک خط آهن، حفظ محیط زیست و بهداشت عمومی را اتخاذ نموده، و

ب- علل سانحه، حادثه یا آسیب جدی را تدوین نمایند.

۱-الف-تدابیر اتخاذ شده بر طبق بند ۱ باید هماهنگ باشد.

این هماهنگی به عهده مدیر زیربنایی است مگر اینکه در مقررات لازم الاجرای دولت مورد بحث، به نحو دیگری مقرر شده باشد. افزون بر وظیفه تحقیقات که بر عهده طرف های دخیل است، دولت طرف قرارداد میتواند الزام نماید که یک تحقیق مستقل انجام گیرد.

۲- یک وسیله نقلیه در صورتی شدیداً آسیب دیده محسوب خواهد شد که نتوان آنرا با عملیات ساده، تعمیر نمود تا بتواند به قطار متصل شده و روی چرخ های خود بدون اینکه خطری عملیات را تهدید کند سیر نماید. چنانچه تعمیر در کمتر از هفتاد و دو ساعت انجام شود یا چنانچه هزینه در مجموع کمتر از ۱.۸ میلیون (SDR) حق برداشت مخصوص) باشد، آسیب، به عنوان آسیب شدید محسوب نخواهد شد.

۳- سوانح، حوادث و آسیب های 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 نقلیه آسیب دیده و احتمالاً قبلاً تعمیر شده تحویل شود تا اعتبار پذیرش اعطاء شده برای بهره برداری مورد بررسی قرار گیرد. در صورت اقتضاء، روال اعطای پذیرش برای بهره برداری باید تکرار شود.

۴- کشور های طرف قرار داد بایستی سوابق را نگهداری نموده، گزارش های تحقیقات، مشتمل بر یافته ها و توسعه هایشان را منتشر نموده، به مرجع صدور موافقت با تصدیق نامه و نیز به این سازمان، دلایلی سوانح، حوادث و آسیب های شدید در ترافیک بین المللی که در قلمرو آنها رخ داده را اطلاع دهند. کمیته کارشناسان فنی میتواند دلایل سوانح شدید، حوادث و آسیب های جدی پیش آمده در ترافیک بین المللی را با هدف محتمل توسعه دستورالعمل های بهره برداری و ساخت وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن که در دستورالعمل های فنی یکسان آمده، بررسی نماید، و چنانچه لازم باشد، میتواند تصمیم بگیرد که دولت های عضو را موظف نماید ظرف یک دوره کوتاه مدت، تصدیقنامه های بهره برداری، تصدیق نامه های نوع طراحی یا اظهار نامه های صادر شده مرتبط را به حالی تعلیق در آورند.

۵- کمیته کارشناسان فنی می تواند قواعد الزامی بیشتری در باره تحقیقات سوانح شدید، حوادث و آسیب های جدی و نیز الزاماتی در باره نهاد های تحقیقاتی دولت مستقل و همچنین شکلی و محتوای گزارش ها تهیه و اتخاذ نماید. همچنین این کمیته می تواند مقادیر اعداد پیش بینی شده در بند ۲ و مورد "د" از ماده ۲ را تغییر دهد.

متوقف نمودن و عدم پذیرش وسایل نقلیه

ماده هفدهم:

۱- چنانچه این قواعد یکسانی، دستورات موجود در دستورالعمل های فنی یکسان، شرایط خاصی پذیرش تعیین شده توسط مقام پذیرش (چنانچه هر گونه شرطی وجود داشته باشد)، و همچنین دستورالعمل های ساخت و بهره

بررداری موجود در مقررات حمل کالا های خطرناک رعایت شده باشند، یک مرجع ذیصلاح، یک شرکت حمل و نقل خط آهن دیگر یا یک مدیر زیربنایی نمیتوانند وسایل نقلیه خط آهن را پذیرش ننموده یا آنها را متوقف نمایند تا مانع از حرکت آنها روی زیر بنایی خط آهن هماهنگ با آن، شوند.

۲- حق یک مقام ذیصلاح برای بازرسی 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.

۳- با وجود این، چنانچه یک دولت طرف قرارداد، یک تصدیق نامه را ظرف مدت محدود مقرر شده بر اساس بند ۷ از ماده ۵ و بند ۴ از ماده ۱۶، به حالی تعلیق در نیاورد یا باز پس نگیرد، سایر دولت های طرف قرار داد محق خواهند بود که وسایل نقلیه مورد بحث را نپذیرند یا مانع از حرکت آنها شوند.

عدم مطابقت با دستورالعمل ها

ماده هجدهم:

۱- پیرو بند ۲ و قسمت "ج" از بند ۴ از ماده ۱۰ الف، پیامد های حقوقی ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل های فنی یکسان، نبودن، تابع مقررات لازم الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که مرجع ذیصلاح آن دولت، اولین پذیرش برای بهره برداری را اعطاء نموده است.

۲- پیامد های مدنی و کیفری ناشی از واجد شرایط این قواعد یکسان و دستورالعمل های فنی یکسان، نبودن، تا جایی که به زیر بنا مربوط باشد، تابع مقررات لازم الاجرای (و همچنین قواعد مربوط به تعارض قوانین) دولت طرف قراردادی خواهد بود که محل کار مدیر زیربنایی در آنجا قرار دارد.

مفاد مؤقتی

ماده نوزدهم:

۱- بند ۱ از ماده ۳، بر وسایل نقلیه موجود، نو سازی شده و ارتقا یافته اعمال خواهد شد. برای وسایل نقلیه ای که برای ترافیک بین المللی، تحت مقررات (RIV) و (RIC) یا سایر موافقتنامه های بین المللی لازم، تأیید و بر آن اساس علامت گذاری شده اند، مفاد مؤقت در این ماده مقرر می گردد.

۲- در تاریخ لازم الاجراء شدن این قواعد یکسان، وسایل نقلیه موجود که با علامت (RIV) و (RIC) علامت گذاری شده اند و این علامت به منزله اثبات مطابقت کنونی این وسایل نقلیه با مقررات فنی موافقتنامه (RIV) ۲۰۰۰ نسخه جدید نظر شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۴ یا موافقتنامه (RIC) می باشد، مجاز به بهره برداری در شبکه های دولت های طرف قرارداد خواهند بود و این بر اساس سازگاری آنها با زیر بناهای خط آهن آنها (با توجه به علائم روی واگن) می باشد که بر اساس آن، وسیله نقلیه از سوس یکی از دولت های طرف قرارداد، پذیرفته شده محسوب می شود.

۳-الف- وسایل نقلیه موجود که فاقد علامت (RIV) یا (RIC) هستند اما طبق موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه بین دولت های طرف قرارداد که به این سازمان ابلاغ شده علامت گذاری و پذیرش شده اند نیز مجاز به عملیات در شبکه های خط آهن تحت پوشش آن موافقتنامه خواهند بود.

۳- پذیرش های مؤقت بر طبق بند های ۲ و ۲ الف تا زمانیکه پذیرش جدیدی طبق بند ۱۱ از ماده ۱۰ برای وسیله نقلیه ضرورت یابد، معتبر خواهند بود.

۴- درج (RIV) و (RIC) یا علامت دیگری روی وسیله نقلیه که کمیته کارشناسان فنی آنرا پذیرفته است، همچنین داده های ذخیره شده در پایگاه داده هایی که در ماده ۱۳ ذکر شد به عنوان دلایل کافی تصویب محسوب خواهند شد. هر تغییر غیر مجازی در ایم علائم، به عنوان تقلب محسوب شده و طبق قوانین ملی قابل تعقیب خواهد بود.

۵- علیرغم این مفاد مؤقت، وسیله نقلیه و مستندات آن بایستی با مقررات لازم الاجرای دستورالعمل های فنی یکسان در خصوص علامت گذاری و تعمیر و نگهداری مطابقت داشته باشد؛ ضمن آنکه هر جا کاربرد داشته باشد، مطابقت با مقررات لازم الاجرای حمل کالا های خطرناک نیز باید تضمین گردد. کمیته کارشناسان فنی می تواند تصمیم گیری نماید که مقررات ایمنی مندرج در دستورالعمل های فنی یکسان، باید در مهلت مشخص، و علیرغم هر گونه مفاد مؤقت، رعایت شود.

۶- به وسایل نقلیه موجود که در محدوده بند های ۲ و ۲a، نمی گنجد، میتوان بر اساس درخواست متقاضی از مقام ذیصلاح، پذیرش بهره برداری داد. مقام ذیصلاح می تواند قبل از اعطای یک پذیرش تکمیلی برای بهره برداری، از متقاضی، درخواست اطلاعات فنی بیشتر، تحلیل خطر و یا آزمایشی های وسیله نقلیه را بنماید. با این حال، مقام ذیصلاح بایستی به طور کامل جدول هم ترازوی ذکر شده در ماده ۱۳ قواعد یکسان در ارتباط به تأیید ستندرد های تخنیکی و اتخاذ قواعد یکسانی و توضیحات تخنیکی قابل تطبیق در مواد های خط آهن که در ترافیک بین المللی (APTU) ضمیمه "و" کنوانسیون حمل و نقل بین المللی خط آهن (COTIF) را لحاظ نماید.

۷- کمیته کارشناسان فنی می تواند مفاد مؤقت دیگری اتخاذ نماید.

اختلافات

ماده بیستم:

چنانچه اختلافات مربوط به پذیرش فنی وسایل نقلیه خط آهن و دیگر تجهیزات خط آهن مورد نظر برای استفاده در ترافیک بین المللی، از طریق مذاکره مستقیم بین طرف های دخیل به هیچ وجه حل و فصل نشود، کمیته کارشناسان فنی می تواند به آن رسیدگی نماید. چنین اختلافاتی را میتوان بر طبق روال مشخص شده در عنوان ۵ از کنوانسیون به دیوان داوری نیز تسلیم نمود.