

## LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,  
COMMERCE EXTERIEUR  
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2007 — 3642

[C — 2007/15131]

**15 FEVRIER 2007.** — Loi portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2.** Le Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999, sortira son plein et entier effet.

Les modifications de la Convention et de ses appendices et annexes, apportées en application des articles 34 et 35 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole, fait à Vilnius le 3 juin 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Le Roi informe le Parlement, par un rapport écrit, de toute modification adoptée en application des articles 34 et 35 de la Convention et ce avant l'entrée en vigueur de ladite modification.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 15 février 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,  
K. DE GUCHT

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Notes

(1) *Session 2006-2007.*

Sénat :

*Documents parlementaires.* — Projet de loi déposé le 20 octobre 2006, n° 3-1866/1. — Amendements, n° 3-1866/2. — Rapport, n° 3-1866/3. — Texte amendé par la Commission, n° 3-1866/4

*Annales parlementaires.* — Discussion, séance du 14 décembre 2006. — Vote, séance du 14 décembre 2006.

Chambre des représentants :

*Documents parlementaires.* — Projet transmis par le Sénat, n° 51-2816/1. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 51-2816/2.

*Annales parlementaires.* — Discussion, séance du 18 janvier 2007. — Vote, séance du 18 janvier 2007.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2007 — 3642

[C — 2007/15131]

**15 FEBRUARI 2007.** — Wet houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2.** Het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999, zal volkomen gevolg hebben.

De wijzigingen van het Verdrag en zijn aanhangsels en bijlagen, aangebracht met toepassing van de artikelen 34 en 35 van het Verdrag inzake het internationale spoorwegvervoer (COTIF), zoals gewijzigd door het Protocol, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

De Koning stelt het Parlement in kennis van iedere wijziging aangenomen met toepassing van de artikelen 34 en 35 van het Verdrag, bij middel van een schriftelijk verslag en voor de inwerkingtreding van de aangenomen wijziging.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 15 februari 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
K. DE GUCHT

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

Nota's

(1) *Zitting 2006-2007.*

Senaat :

*Parlementaire documenten.* — Ontwerp van wet ingediend op 20 oktober 2006, nr. 3-1866/1. — Amendementen, nr. 3-1866/2. — Verslag, nr. 3-1866/3. — Tekst geamendeerd door de Commissie, nr. 3-1866/4

*Parlementaire handelingen.* — Besprekking, vergadering van 14 december 2006. — Stemming, vergadering van 14 december 2006.

Kamer van volksvertegenwoordigers :

*Parlementaire documenten.* — Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 51-2816/1. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 51-2816/2.

*Parlementaire handelingen.* — Besprekking, vergadering van 18 januari 2007. — Stemming, vergadering van 18 januari 2007.

## DECLARATION

**Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999**

Au Dépositaire de la COTIF

Déclaration en vertu de l'article 42 de la COTIF

En attendant l'issue des négociations concernant l'adhésion de la Communauté à la COTIF, la Belgique n'appliquera pas les appendices de la COTIF suivants :

Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la Convention);

Les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention);

Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention).

Le Ministre des Affaires étrangères,  
K. DE GUCHT

**Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)**

En application des articles 6 et 19, § 2, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée "COTIF 1980", la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

— Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,

— considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,

— considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,

— considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,

— considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,

— considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,

— considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention, l'Assemblée générale a décidé ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

## VERTALING

## VERKLARING

**Protocol tot wijziging van de Overeenkomst betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999**

Aan de depositaris van COTIF

Verklaring op grond van artikel 42 van COTIF

In afwachting van de afloop van de onderhandelingen betreffende de toetreding van de Europese Gemeenschap tot COTIF, zal België de volgende aanhangsels van COTIF niet toepassen :

De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI – Aanhangsel E bij de Overeenkomst);

De Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU – Aanhangsel F bij de Overeenkomst);

De Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF – Aanhangsel G bij de Overeenkomst).

De Minister van Buitenlandse Zaken  
K. DE GUCHT

## VERTALING

**Protocol van 3 juni 1999 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999)**

Met toepassing van de artikelen 6 en 19, § 2, van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer, ondertekend te Bern op 9 mei 1980, hierna te noemen "COTIF 1980", heeft van 26 mei tot en met 3 juni 1999 te Vilnius de vijfde Algemene Vergadering van de Intergouvernementale organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) plaatsgevonden.

— Overtuigd van de noodzaak en het nut van een intergouvernementale organisatie die zich voorzover mogelijk met alle aspecten van het internationale spoorwegvervoer op het niveau van de Staten bezighoudt,

— overwegende dat met het oog daarop en rekening houdende met de toepassing van de COTIF 1980 door 39 staten in Europa, Azië en Afrika, alsook door de spoorwegondernemingen in deze Staten, de OTIF hiervoor de meest aangewezen organisatie is,

— gelet op de noodzaak de COTIF 1980, met name de Uniforme Regelen CIV en de Uniforme Regelen CIM, aan te passen aan de nieuwe behoeften van het internationale spoorwegvervoer,

— overwegende dat de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke goederen in het internationale spoorwegvervoer vereist het RID om te zetten in een publiekrechtelijk stelsel, waarvan de toepassing niet meer afhankelijk is van het sluiten van een vervoerovereenkomst, onderworpen aan de Uniforme Regelen CIM,

— overwegende dat sinds de ondertekening van het Verdrag op 9 mei 1980 de politieke, economische en juridische veranderingen die in een groot aantal Lidstaten hebben plaatsgevonden, nopen tot het opstellen en ontwikkelen van uniforme voorschriften die zich uitstrekken tot andere rechtsgebieden die voor het internationale spoorwegvervoer van belang zijn,

— overwegende dat de Staten, door rekening te houden met bijzondere openbare belangen, meer doeltreffende maatregelen zouden moeten nemen voor het wegnemen van de belemmeringen die thans nog bestaan bij de grensoverschrijding in het internationale spoorwegvervoer,

— overwegende dat in het belang van het internationale spoorwegvervoer het belangrijk is de op spoorweggebied bestaande multilaterale internationale verdragen en overeenkomsten te moderniseren en deze, in voorkomend geval, in het Verdrag op te nemen, heeft de Algemene Vergadering het volgende besloten :

## Artikel 1

Nieuwe versie van het Verdrag

De COTIF 1980 wordt gewijzigd volgens de in de bijlage opgenomen versie, die een integrerend deel vormt van dit Protocol.

## Article 2

## Dépositaire provisoire

§ 1<sup>er</sup>. Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2. Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4, et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

## Article 3

## Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1<sup>er</sup>. Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2. Conformément à l'article 20, § 1<sup>er</sup>, de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3. Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1<sup>er</sup>, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4. L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

## Article 4

## Entrée en vigueur

§ 1<sup>er</sup>. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2, de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2, les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2. Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

## Article 5

## Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

## Article 6

## Dispositions transitoires

§ 1<sup>er</sup>. Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :

a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,

b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et

c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

## Artikel 2

## Voorlopige depositaris

§ 1. De in de artikelen 22 tot en met 26 van de COTIF 1980 genoemde taken van de depositaris worden, vanaf de openstelling ter ondertekening van dit Protocol tot aan de datum van inwerkingtreding hiervan, door de OTIF als voorlopige depositaris vervuld.

§ 2. De voorlopige depositaris geeft de Lidstaten kennis :

a) van de ondertekeningen van dit Protocol en van de neerlegging van de akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding,

b) van de datum waarop dit Protocol met toepassing van artikel 4 in werking treedt, en vervult de overige taken van de depositaris zoals vermeld in Deel VII van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht.

## Artikel 3

## Ondertekening. Bekrachtiging. Aanvaarding. Goedkeuring. Toetreding

§ 1. Dit Protocol blijft tot en met 31 december 1999 openstaan voor ondertekening door de Lidstaten. Deze ondertekening vindt plaats te Bern bij de voorlopige depositaris.

§ 2. Overeenkomstig artikel 20, § 1, van de COTIF 1980, is dit Protocol onderworpen aan bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring. De akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden zo snel mogelijk bij de voorlopige depositaris neergelegd.

§ 3. De Lidstaten die het Protocol niet binnen de in § 1 bedoelde termijn hebben ondertekend, alsook de lidstaten wier verzoek tot toetreding tot de COTIF 1980, overeenkomstig artikel 23, § 2 daarvan, van rechtswege is ingewilligd, kunnen voor de inwerkingtreding van dit Protocol hiertoe toetreden door middel van neerlegging van een akte van toetreding bij de voorlopige depositaris.

§ 4. De toetreding van een Staat tot de COTIF 1980 overeenkomstig artikel 23 daarvan, waarvoor het verzoek is gedaan na de openstelling ter ondertekening van dit Protocol maar voor de inwerkingtreding hiervan, geldt zowel voor de COTIF 1980 als voor het Verdrag in de versie van de Bijlage bij dit Protocol.

## Artikel 4

## Inwerkingtreding

§ 1. Dit Protocol treedt in werking op de eerste dag van de derde maand volgend op de maand waarin de voorlopige depositaris de Lidstaten kennis heeft gegeven van de neerlegging van de akte waardoor de voorwaarden van artikel 20, § 2, van de COTIF 1980 zijn vervuld. Als lidstaten in de zin van dit artikel 20, § 2, worden de Staten aangemerkt, die ten tijde van het besluit van de vijfde Algemene Vergadering Lidstaten waren en dit nog steeds zijn op het tijdstip waarop de voorwaarden voor de inwerkingtreding van dit Protocol zijn vervuld.

§ 2. Artikel 3 is evenwel van toepassing vanaf de openstelling ter ondertekening van dit Protocol.

## Artikel 5

## Verklaringen en voorbehouden

De in artikel 42, § 1, van het Verdrag in de versie van de Bijlage bij dit Protocol bedoelde verklaringen en voorbehouden kunnen op elk tijdstip worden afgelegd of gemaakt, zelfs voor de inwerkingtreding van dit Protocol. Deze verklaringen en voorbehouden worden van kracht op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Protocol.

## Artikel 6

## Overgangsbepalingen

§ 1. Uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van dit Protocol roept de Secretaris-Generaal van de OTIF de Algemene Vergadering bijeen teneinde :

a) de leden van het Comité van Beheer voor de komende periode aan te wijzen (artikel 14, § 2, onder b van de COTIF in de versie van de Bijlage bij dit Protocol) en, in voorkomend geval, tot de beëindiging van het mandaat van het zittende Comité van Beheer te besluiten,

b) het maximale bedrag, per tijdvak van zes jaar, vast te stellen voor de uitgaven van de Organisatie in iedere begrotingsperiode (artikel 14, § 2, onder e van de COTIF in de versie van de Bijlage bij dit Protocol), en

c) in voorkomend geval over te gaan tot de verkiezing van de Secretaris-Generaal (artikel 14, § 2, onder c van de COTIF in de versie van de Bijlage bij dit Protocol).

§ 2. Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3. Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre *b*) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre *b*) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4. Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre *d*) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5. Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :

- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,
- b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,
- c) le paiement des contributions,
- d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres *a*) à *c*) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

§ 6. Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1<sup>er</sup> de la COTIF 1980.

§ 7. Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :

- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;
- b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8. Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9. Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

## Article 7

### Teksten du Protocole

§ 1<sup>er</sup>. Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2. Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

§ 2. Uiterlijk drie maanden na de inwerkingtreding van dit Protocol, roept de Secretaris-Generaal van de OTIF de Commissie van technisch deskundigen bijeen.

§ 3. Na de inwerkingtreding van dit Protocol vervalt het overeenkomstig artikel 6, § 2, onder *b* van de COTIF 1980 vastgestelde mandaat van het Comité van Beheer op de door de Algemene Vergadering vastgestelde datum; deze datum valt samen met de aanvang van het mandaat van de door de Algemene Vergadering aangewezen leden en plaatsvervangende leden van het Comité van Beheer (artikel 14, § 2, onder *b* van de COTIF in de versie van de Bijlage bij dit Protocol).

§ 4. Het mandaat van de Directeur-Generaal van het Centraal Bureau, die in functie is op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Protocol, vervalt aan het einde van de periode waarvoor hij overeenkomstig artikel 7, § 2, onder *d* van de COTIF 1980 is benoemd. Vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van dit Protocol oefent hij de functie van Secretaris-Generaal uit.

§ 5. Zelfs na de inwerkingtreding van dit Protocol blijven de relevante bepalingen van de artikelen 6, 7 en 11 van de COTIF 1980 van toepassing met betrekking tot :

- a) de controle van de boekhouding en de goedkeuring van de jaarrekening van de Organisatie,
- b) de vaststelling van de definitieve bijdragen van de Lidstaten aan de uitgaven van de Organisatie,
- c) de betaling van de bijdragen,
- d) het maximale bedrag van de uitgaven van de Organisatie gedurende een periode van vijf jaar, dat voor de inwerkingtreding van dit Protocol wordt vastgesteld.

De onderdelen *a* tot en met *c* hebben betrekking op het jaar waarin dit Protocol in werking treedt alsook op het daaraan voorafgaande jaar.

§ 6. De definitieve bijdragen van de lidstaten, die verschuldigd zijn voor het jaar waarin dit Protocol in werking treedt, worden berekend op basis van artikel 11, § 1 van de COTIF 1980.

§ 7. Op verzoek van de lidstaat waarvan de krachtens artikel 26 van het Verdrag in de versie van de Bijlage bij dit Protocol berekende bijdrage hoger is dan die welke voor het jaar 1999 verschuldigd is, kan de Algemene Vergadering de bijdrage van deze lidstaat voor de drie jaren die volgen op het jaar van de inwerkingtreding van dit Protocol vaststellen met inachtneming van de volgende beginselen :

- a) de overgangsbijdrage wordt vastgesteld op basis van de in bovengenoemd artikel 26, § 3 bedoelde minimale bijdrage of van de voor het jaar 1999 verschuldigde bijdrage, indien deze hoger is dan de minimale bijdrage;
- b) de bijdrage wordt geleidelijk in maximaal drie stappen aangepast tot het niveau van de krachtens bovengenoemd artikel 26 berekende definitieve bijdrage.

Deze bepaling is niet van toepassing op de Lidstaten die de minimale bijdrage verschuldigd zijn, die in elk geval verschuldigd blijft.

§ 8. De overeenkomsten tot het vervoer van reizigers of goederen in het internationale verkeer tussen de Lidstaten, gesloten krachtens de Uniforme Regelen CIV 1980 of de Uniforme Regelen CIM 1980, blijven onderworpen aan de Uniforme Regelen die op het moment van het sluiten van de overeenkomst van kracht waren, zelfs na de inwerkingtreding van dit Protocol.

§ 9. De dwingende bepalingen van de Uniforme Regelen CUV en de Uniforme Regelen CUI zijn een jaar na de inwerkingtreding van dit Protocol van toepassing op de overeenkomsten die zijn gesloten voor de inwerkingtreding van dit Protocol.

## Artikel 7

### Teksten van het Protocol

§ 1. Dit Protocol is gesloten en ondertekend in de Duitse, de Engelse en de Franse taal. In geval van verschillen is de Franse tekst doorslaggevend.

§ 2. Op voorstel van een van de betrokken lidstaten publiceert de Organisatie officiële vertalingen van dit Protocol in andere talen, voorzover een van deze talen een officiële taal is op het grondgebied van ten minste twee Lidstaten. Deze vertalingen worden verzorgd in samenwerking met de bevoegde diensten van de betrokken Lidstaten.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

**Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999**

**TITRE I<sup>er</sup>. — Généralités**

Article 1<sup>er</sup>

Organisation intergouvernementale

§ 1<sup>er</sup>. Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée "l'Organisation".

§ 2. Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

§ 3. L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4. L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5. Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6. Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1<sup>er</sup>. L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :

1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;

2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;

3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;

4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;

b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;

c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;

d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;

f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

Ten blijkte waarvan de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Vilnius, 3 juni 1999, in een enkel oorspronkelijk exemplaar in de Duitse, de Engelse en de Franse taal; deze exemplaren blijven neergelegd in het archief van de OTIF. Gewaarmerkte afschriften hiervan worden aan de Lidstaten toegezonden.

**Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 in de versie van het Protocol van wijziging van 3 juni 1999**

**TITEL I. — Algemene bepalingen**

Artikel 1

Intergouvernementele organisatie

§ 1. De Partijen bij dit Verdrag vormen, als lidstaten, de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF), hierna genoemd « de Organisatie ».

§ 2. De Organisatie heeft haar zetel in Bern. De Algemene Vergadering kan besluiten de zetel te vestigen in een andere plaats in een van de lidstaten.

§ 3. De Organisatie heeft rechtspersoonlijkheid. Zij is met name bevoegd overeenkomsten te sluiten, roerende en onroerende goederen te verwerven en te vervreemden alsmede in rechte op te treden.

§ 4. De Organisatie, haar personeelsleden, de deskundigen waarop zij een beroep doet en de vertegenwoordigers van de lidstaten genieten de voor het vervullen van hun taak noodzakelijke voorrechten en immuniteten onder de voorwaarden, zoals die zijn vastgesteld in het Protocol over de voorrechten en immuniteten van de Organisatie, dat bij het Verdrag is gevoegd.

§ 5. De betrekkingen tussen de Organisatie en de Staat waar de zetel is gevestigd, worden geregeld in een zetelovereenkomst.

§ 6. De werktalen van de Organisatie zijn het Duits, het Engels en het Frans. De Algemene Vergadering kan andere werktalen invoeren.

Artikel 2

Doel van de Organisatie

§ 1. De Organisatie heeft tot doel het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken, met name :

a) door het opstellen van uniforme rechtsstelsels voor de volgende rechtsgebieden :

1. de overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en goederen in het rechtstreekse internationale spoorwegverkeer, met inbegrip van aanvullend vervoer met het gebruik van andere vervoermiddelen dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst;

2. de overeenkomst betreffende het gebruik van voertuigen als vervoermiddel in het internationale spoorwegverkeer;

3. de overeenkomst betreffende het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer;

4. het vervoer van gevaarlijke goederen in het internationale spoorwegverkeer;

b) door, rekening houdende met bijzondere openbare belangen, bij te dragen aan het zo snel mogelijk wegnemen van belemmeringen bij de grensoverschrijding in het internationale spoorwegverkeer, voorzover de oorzaken van deze belemmeringen onder de bevoegdheid van de Staten vallen;

c) door bij te dragen aan de interoperabiliteit en de technische harmonisatie in de spoorwegsector door het verbindend verklaren van technische normen en het aannemen van uniforme technische voorschriften;

d) door het opstellen van een uniforme procedure voor de technische toelating van spoorwagematerieel, bestemd voor gebruik in internationaal verkeer;

e) door toe te zien op de toepassing en uitvoering van alle rechtsregels en aanbevelingen waartoe binnen de Organisatie is besloten;

f) door de onder a tot en met e bedoelde uniforme rechtsstelsels, regels en procedures verder te ontwikkelen met inachtneming van de juridische, economische en technische ontwikkelingen.

## § 2. L'Organisation peut

a) dans le cadre des buts visés au § 1<sup>er</sup> élaborer d'autres régimes de droit uniforme;

b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

### Article 3

#### Coopération internationale

§ 1<sup>er</sup>. Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2. Les obligations résultant du § 1<sup>er</sup> pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

### Article 4

#### Reprise et transfert d'attributions

§ 1<sup>er</sup>. Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2. L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3. L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

### Article 5

#### Obligations particulières des Etats membres

§ 1<sup>er</sup>. Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :

- a) éliminer toute procédure inutile,
- b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,
- c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2. Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3. Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

### Article 6

#### Règles uniformes

§ 1<sup>er</sup>. Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, par :

a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention,

## § 2. De Organisatie kan :

a) in het kader van de in § 1 genoemde doelstellingen andere uniforme rechtsstelselontwikkelen;

b) een kader vormen waarbinnen de lidstaten andere internationale verdragen kunnen uitwerken die ten doel hebben het internationale spoorwegverkeer te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken.

### Artikel 3

#### Internationale samenwerking

§ 1. De lidstaten verplichten zich ertoe hun internationale samenwerking op spoorweggebied in beginsel te concentreren binnen de Organisatie, voorzover er sprake is van een samenhang met de taken die haar overeenkomstig de artikelen 2 en 4 zijn opgedragen. Teneinde dit doel te bereiken zullen de lidstaten alle maatregelen treffen die nodig en nuttig zijn voor de aanpassing van de multilaterale internationale verdragen en overeenkomsten waarbij zij partij zijn, voorzover deze verdragen en overeenkomsten betrekking hebben op internationale samenwerking op spoorweggebied en deze aan andere intergouvernementele en nietgouvernementele organisaties bevoegdheden overdragen, die samenvallen met de aan de Organisatie opgedragen taken.

§ 2. De uit § 1 voortvloeiende verplichtingen voor de lidstaten, die tevens lid zijn van de Europese Gemeenschappen of als Staat partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, hebben geen voorrang op hun verplichtingen uit hoofde van hun lidmaatschap van de Europese Gemeenschappen of uit hoofde van hun hoedanigheid van Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

### Artikel 4

#### Overname en overdracht van bevoegdheden

§ 1. De Organisatie is, bij besluit van de Algemene Vergadering, bevoegd, in overeenstemming met de in artikel 2 genoemde doelen, tot het overnemen van bevoegdheden, middelen en verplichtingen die aan haar worden overgedragen door andere intergouvernementele organisaties krachtens met deze organisaties gesloten overeenkomsten.

§ 2. De Organisatie kan, bij besluit van de Algemene Vergadering, bevoegdheden, middelen en verplichtingen aan andere intergouvernementele organisaties overdragen krachtens met deze organisaties gesloten overeenkomsten.

§ 3. De Organisatie kan, met goedkeuring van het Comité van Beheer, administratieve taken op zich nemen die verband houden met haar doelen en die haar door een lidstaat worden toevertrouwd. De uitgaven van de Organisatie die verband houden met deze taken komen ten laste van de betrokken lidstaat.

### Artikel 5

#### Bijzondere verplichtingen van de Lidstaten

§ 1. De lidstaten komen overeen alle nodige maatregelen te treffen teneinde het internationale spoorwegverkeer te vergemakkelijken en te bespoedigen. Hiertoe verplicht iedere lidstaat zich ertoe, voorzover mogelijk :

- a) alle onnodige procedures af te schaffen;
- b) de nog vereiste voorschriften te vereenvoudigen en te standaardiseren;
- c) de grenscontroles te vereenvoudigen.

§ 2. Teneinde het internationale spoorwegverkeer te vergemakkelijken en te verbeteren, komen de lidstaten overeen hun medewerking te verlenen om te komen tot een zo groot mogelijke uniformiteit van de voorschriften, normen, procedures en organisatie methoden met betrekking tot spoorwegvoertuigen, spoorwegpersoneel, spoorweginfrastructuur en ondersteunende diensten.

§ 3. De lidstaten komen overeen het sluiten van overeenkomsten tussen infrastructuurbeheerders te vergemakkelijken welke tot doel hebben het internationale spoorwegverkeer te optimaliseren.

### Artikel 6

#### Uniforme regelen

§ 1. Het internationale spoorwegverkeer en de toelating van spoorwegmaterieel tot gebruik in het internationale verkeer, worden, voorzover er geen verklaringen of voorbehouden overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin zijn afgelegd of gemaakt, geregeld door :

a) de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV) », Aangangsel A bij het Verdrag,

b) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention,

c) le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention,

d) les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention,

e) les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention,

f) les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention,

g) les "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)", formant l'Appendice G à la Convention,

h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2. Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1<sup>er</sup> y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

#### Article 7

##### Définition de la notion "Convention"

Dans les dispositions qui suivent, l'expression "Convention" couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

#### TITRE II. — Dispositions communes

#### Article 8

##### Droit national

§ 1<sup>er</sup>. Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2. A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

#### Article 9

##### Unité de compte

§ 1<sup>er</sup>. L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 3. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4. Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds monétaire international, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 5. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

b) de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) », Aanhangsel B bij het Verdrag,

c) het « Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID) », Aanhangsel C bij het Verdrag,

d) de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV) », Aanhangsel D bij het Verdrag,

e) de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI) », Aanhangsel E bij het Verdrag,

f) de « Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU) », Aanhangsel F bij het Verdrag,

g) de « Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF) », Aanhangsel G bij het Verdrag,

h) andere door de Organisatie, overeenkomstig artikel 2, § 2, onder a) ontwikkelde uniforme rechtsstelsels, die eveneens worden opgenomen in Aanhangsels bij het Verdrag.

§ 2. De Uniforme Regelen, het Reglement en de stelsels genoemd in § 1 vormen met hun Bijlagen een integrerend deel van het Verdrag.

#### Artikel 7

##### Omschrijving van het begrip « Verdrag »

In de onderstaande bepalingen wordt onder het begrip « Verdrag » verstaan : het eigenlijke Verdrag, het in artikel 1, § 4 bedoelde Protocol en de in artikel 6 bedoelde Aanhangsels met hun Bijlagen.

#### TITEL II. — Gemeenschappelijke bepalingen

#### Artikel 8

##### Nationaal recht

§ 1. Bij de interpretatie en de toepassing van het Verdrag zal rekening worden gehouden met de internationaal-rechtelijke aard ervan en met de noodzaak de uniformiteit te bevorderen.

§ 2. Bij gebreke van bepalingen in het Verdrag geldt het nationale recht.

§ 3. Onder nationaal recht wordt verstaan het recht van de Staat waar de rechthebbende zijn rechten doet gelden, de conflictregels daaronder begrepen.

#### Artikel 9

##### Rekeneenheid

§ 1. De in de Aanhangsels bedoelde rekeeneenheid is het Bijzondere Trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds.

§ 2. De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een lidstaat die tevens lid is van het Internationale Monetair Fonds wordt overeenkomstig de door dit Fonds voor zijn eigen verrichtingen en transacties toegepaste methode berekend.

§ 3. De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een lidstaat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt op de door die Staat vastgestelde wijze berekend. Deze berekening moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken die de uit de toepassing van § 2 voortvloeiende waarde zo dicht mogelijk benadert.

§ 4. Voor een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wetgeving de toepassing van § 2 of § 3 niet toestaat, wordt de in de Aanhangsels bedoelde rekeeneenheid beschouwd als gelijk aan drie goudfranken. De goudfrank wordt bepaald als 10/31 gram goud met een gehalte van 0,900. De omrekening van de goudfrank moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken die de uit de toepassing van § 2 voortvloeiende waarde zo dicht mogelijk benadert.

§ 5. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag en telkens wanneer in hun berekeningsmethode of in de waarde van hun nationale munteenheid in verhouding tot de rekeeneenheid een wijziging optreedt, delen de Staten hun berekeningsmethode volgens § 3 of het resultaat van de omrekening volgens § 4 mee aan de Secretaris-Generaal. De Secretaris-Generaal geeft van deze mededelingen kennis aan de andere lidstaten.

§ 6. Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

#### Article 10

##### Dispositions complémentaires

§ 1<sup>er</sup>. Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2. Les dispositions complémentaires visées au § 1<sup>er</sup> sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

#### Article 11

##### Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

#### Article 12

##### Exécution de jugements. Saisies

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2. Le § 1<sup>er</sup> ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3. Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4. Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5. Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

### TITRE III. — Structure et fonctionnement

#### Article 13

##### Organes

§ 1<sup>er</sup>. Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

- a) l'Assemblée générale,
- b) le Comité administratif,
- c) la Commission de révision,
- d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
- e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
- f) la Commission d'experts techniques,
- g) le Secrétaire général.

§ 2. L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 6. Een bedrag uitgedrukt in rekeneenheden wordt omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt. De omrekening vindt plaats overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag.

#### Artikel 10

##### Aanvullende bepalingen

§ 1. Twee of meer lidstaten of twee of meer vervoerders kunnen voor de uitvoering van de Uniforme Regelen CIV en de Uniforme Regelen CIM aanvullende bepalingen overeenkomen, mits deze niet van deze Uniforme Regelen afwijken.

§ 2. De in § 1 bedoelde aanvullende bepalingen treden in werking en worden gepubliceerd op de bij de wetten en voorschriften van iedere Staat bepaalde wijze. De aanvullende bepalingen van Staten en hun inwerkingtreding worden aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie medegedeeld. De Secretaris-Generaal geeft van deze mededelingen kennis aan de andere lidstaten.

#### Artikel 11

##### Gerechtelijke zekerheidstelling

De zekerheidstelling voor de betaling van de kosten kan niet worden verlangd ter gelegenheid van rechtsvorderingen gegrond op de Uniforme Regelen CIV, de Uniforme Regelen CIM, de Uniforme Regelen CUV of de Uniforme Regelen CUI.

#### Artikel 12

##### Tenuitvoerlegging van uitspraken. Beslaglegging

§ 1. De uitspraken die krachtens de bepalingen van het Verdrag, op tegenspraak of bij verstek, zijn gedaan door de bevoegde rechter en die volgens de door die rechter toegepaste wetten voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn, kunnen ten uitvoer worden gelegd in ieder van de andere lidstaten, zodra de formaliteiten die zijn voorgeschreven in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet plaatsvinden, zijn vervuld. Toetsing van de zaak ten gronde is niet toegestaan. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op gerechtelijke schikkingen.

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op uitspraken die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn en evenmin op veroordelingen tot schadevergoeding die, naast de veroordeling in de proceskosten, worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

§ 3. Op schuldvorderingen van een vervoeronderneming, voortvloeiende uit vervoer dat is onderworpen aan de Uniforme Regelen CIV of de Uniforme Regelen CIM, op een andere niet in dezelfde lidstaat gevestigde vervoeronderneming kan slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak gedaan door een rechter van de lidstaat waarin de onderneming, die crediteur is van de vorderingen waarop beslag moet worden gelegd, is gevestigd.

§ 4. Op schuldvorderingen voortvloeiende uit een overeenkomst die is onderworpen aan de Uniforme Regelen CUV of de Uniforme Regelen CUI kan slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak gedaan door een rechter van de lidstaat waarin de onderneming, die crediteur is van de vorderingen waarop beslag moet worden gelegd, is gevestigd.

§ 5. Op spoorwegvoertuigen kan op een ander grondgebied dan dat van de lidstaat waar de houder zijn hoofdkantoor heeft slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak door een rechter van die Staat. Onder de term « houder » wordt verstaan degene die duurzaam een spoorwegvoertuig als vervoermiddel economisch exploiteert, ongeacht of hij er de eigenaar van is of het recht heeft erover te beschikken.

### TITEL III. — Structuur en werking

#### Artikel 13

##### Organen

§ 1. De werking van de Organisatie wordt verzekerd door de volgende organen :

- a) de Algemene Vergadering,
- b) het Comité van Beheer,
- c) de Herzieningscommissie,
- d) de Commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen (Commissie van RID-deskundigen),
- e) de Commissie vergemakkelijking spoorwegverkeer,
- f) de Commissie van technisch deskundigen,
- g) de Secretaris-Generaal.

§ 2. De Algemene Vergadering kan besluiten tot de tijdelijke instelling van andere commissies voor specifieke taken.

§ 3. Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1<sup>er</sup>, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4. La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

#### Article 14

##### Assemblée générale

§ 1<sup>er</sup>. L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2. L'Assemblée générale :

a) établit son règlement intérieur;

b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1<sup>er</sup> à 3);

c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);

d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);

g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);

h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1<sup>er</sup>) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);

i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);

j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);

k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1<sup>er</sup>);

l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);

m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);

n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1<sup>er</sup>);

o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1<sup>er</sup>);

p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);

q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3. Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4. A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 5. En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 3. Bij de vaststelling van het quorum in de Algemene Vergadering en in de in § 1, onder c tot en met f bedoelde Commissies wordt geen rekening gehouden met de lidstaten die geen stemrecht hebben (artikel 14, § 5, artikel 26, § 7 of artikel 40, § 4).

§ 4. Het voorzitterschap van de Algemene Vergadering, het voorzitterschap van het Comité van Beheer alsmede de functie van Secretaris-Generaal moeten in beginsel worden toebedeeld aan onderdanen van verschillende lidstaten.

#### Artikel 14

##### Algemene Vergadering

§ 1 De Algemene Vergadering bestaat uit alle Lidstaten.

§ 2 De Algemene Vergadering :

a) stelt haar huishoudelijk reglement op;

b) benoemt de leden van het Comité van Beheer alsook een plaatsvervangend lid voor ieder van hen en kiest de Lidstaat die het voorzitterschap van het Comité van Beheer zal bekleden (artikel 15, §§ 1 tot en met 3);

c) kiest de Secretaris-Generaal (artikel 21, § 2);

d) geeft richtlijnen betreffende de werkzaamheden van het Comité van Beheer en van de Secretaris-Generaal;

e) stelt, voor een periode van zes jaar, het maximale bedrag vast voor de uitgaven van de Organisatie in iedere begrotingsperiode (artikel 25); bij gebreke hiervan, geeft zij voor een periode van maximaal zes jaar richtlijnen voor de begrenzing van deze uitgaven;

f) besluit of de zetel van de Organisatie in een andere plaats wordt gevestigd (artikel 1, § 2);

g) besluit over de invoering van andere werktalen (artikel 1, § 6);

h) besluit over de overname van andere bevoegdheden door de Organisatie (artikel 4, § 1) alsook over de overdracht van bevoegdheden van de Organisatie aan een andere intergouvernementele organisatie (artikel 4, § 2);

i) besluit, in voorkomend geval, tot de tijdelijke instelling van andere commissies voor specifieke taken (artikel 13, § 2);

j) onderzoekt of de houding van een Staat moet worden beschouwd als een stilzwijgende opzegging (artikel 26, § 7);

k) besluit over het opdragen van de uitvoering van de controle van de boekhouding aan een andere lidstaat dan de Staat waar de zetel is gevestigd (artikel 27, § 1);

l) besluit over voorstellen tot wijziging van het Verdrag (artikel 33, §§ 2 en 3);

m) besluit over verzoeken tot toetreding die aan haar worden voorgelegd (artikel 37, § 4);

n) besluit over de voorwaarden voor toetreding door een regionale organisatie voor economische integratie (artikel 38, § 1);

o) besluit over verzoeken tot associatie die aan haar worden voorgelegd (artikel 39, § 1);

p) besluit over de ontbinding van de Organisatie en over de eventuele overdracht van haar bevoegdheden aan een andere intergouvernementele organisatie (artikel 43);

q) besluit over andere kwesties die op de agenda zijn geplaatst.

§ 3. De Secretaris-Generaal roept de Algemene Vergadering bijeen eenmaal in de drie jaar dan wel op verzoek van een derde van de lidstaten of van het Comité van Beheer, alsmede in de in de artikelen 33, §§ 2 en 3 en 37, § 4 bedoelde gevallen. De Secretaris-Generaal zendt, uiterlijk drie maanden voor de opening van de zitting, de ontwerp-agenda aan de lidstaten, onder de in het in § 2, onder a bedoelde huishoudelijk reglement vastgestelde voorwaarden.

§ 4. Het quorum van de Algemene Vergadering (artikel 13 § 3) wordt bereikt wanneer de meerderheid van de lidstaten hierin is vertegenwoordigd. Een lidstaat kan zich laten vertegenwoordigen door een andere lidstaat; een Staat kan evenwel niet meer dan één andere Staat vertegenwoordigen.

§ 5. In geval van stemming in de Algemene Vergadering over wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag, hebben de lidstaten die, overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin, een verklaring met betrekking tot het desbetreffende Aanhangel hebben afgelegd, geen stemrecht.

§ 6. L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres *e*), *f*), *g*), *h*), *l*) et *p*) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre *l*) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7. Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour, peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

#### Article 15

##### Comité administratif

§ 1<sup>er</sup>. Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2. Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3. En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4. Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5. Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le statut du personnel de l'Organisation;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;

e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;

f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;

g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;

h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);

i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);

j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1<sup>er</sup>);

k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;

l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;

m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));

n) contrôle la gestion du Secrétaire général;

§ 6. De besluiten van de Algemene Vergadering worden genomen met meerderheid van de bij de stemming vertegenwoordigde lidstaten, behalve in de gevallen van § 2, onder *e*, *f*, *g*, *h*, *l* en *p* alsook van artikel 34, § 6 waarvoor een meerderheid van twee derde vereist is. In het geval van § 2, onder *l* is een meerderheid van twee derde evenwel niet vereist wanneer het voorstellen betreft tot wijziging van het eigenlijke Verdrag, met uitzondering van de artikelen 9 en 27, §§ 2 tot en met 10 en van het in artikel 1, § 4 bedoelde Protocol.

§ 7. Op uitnodiging van de Secretaris-Generaal, met instemming van de meerderheid van de lidstaten, kunnen

a) Staten die geen lid zijn van de Organisatie,

b) internationale organisaties en verenigingen, die bevoegd zijn voor aangelegenheden die betrekking hebben op de werkzaamheden van de Organisatie of die zich bezighouden met op de agenda geplaatste kwesties, met een adviserende stem deelnemen aan de zittingen van de Algemene Vergadering.

#### Artikel 15

##### Comité van Beheer

§ 1. Het Comité van Beheer bestaat uit een derde van de lidstaten.

§ 2. De leden van het Comité en een plaatsvervangend lid voor ieder van hen, alsook de lidstaat die voorzitter is, worden benoemd voor een periode van drie jaar. De samenstelling van het Comité wordt voor iedere periode vastgesteld, waarbij met name rekening wordt gehouden met een billijke geografische verdeling. Een plaatsvervangend lid dat gedurende een periode lid van het Comité is geworden, moet voor de volgende periode als lid van het Comité worden benoemd.

§ 3. Ingeval zich een vacature voordoet, het stemrecht van een lid is geschorst of in geval van afwezigheid van een lid bij twee opeenvolgende zittingen van het Comité, zonder dat het zich overeenkomstig § 6 laat vertegenwoordigen door een ander lid, vervult het door de Algemene Vergadering benoemde plaatsvervangend lid zijn functie voor de rest van de periode.

§ 4. Afgezien van het in § 3 bedoelde geval kan geen enkele lidstaat voor meer dan twee achtereenvolgende volledige perioden deel uitmaken van het Comité.

§ 5 Het Comité

a) stelt zijn huishoudelijk reglement op;

b) sluit de zetelovereenkomst;

c) stelt het statuut van het personeel van de Organisatie op;

d) benoemt, rekening houdend met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling, de hooggeplaatste functionarissen van de Organisatie;

e) stelt een reglement op betreffende de financiën en de boekhouding van de Organisatie;

f) keurt het werkprogramma, de begroting, het verslag en de rekeningen van de Organisatie goed;

g) stelt op basis van de goedgekeurde rekeningen de door de lidstaten overeenkomstig artikel 26 verschuldigde definitieve bijdrage vast voor de afgelopen twee kalenderjaren, alsook de hoogte van het door de lidstaten overeenkomstig artikel 26, § 5 voor het lopende jaar en voor het volgende kalenderjaar verschuldigde voorschot;

h) bepaalt de taken van de Organisatie die betrekking hebben op alle lidstaten of slechts enkele lidstaten, alsook de dientengevolge door deze lidstaten te dragen uitgaven (artikel 26, § 4);

i) stelt de hoogte van de specifieke vergoedingen vast (artikel 26, § 11);

j) geeft bijzondere richtlijnen betreffende de controle van de boekhouding (artikel 27, § 1);

k) keurt goed dat de Organisatie administratieve taken op zich neemt (artikel 4, § 3) en stelt de door de betrokken lidstaat verschuldigde specifieke bijdrage vast;

l) deelt aan de lidstaten het verslag, de rekeningen alsmede zijn besluiten en aanbevelingen mede;

m) stelt een verslag op over zijn werkzaamheden, evenals voorstellen inzake zijn nieuwe samenstelling en deelt deze stukken, met het oog op de Algemene Vergadering die een besluit moet nemen omtrent zijn samenstelling (artikel 14, § 2, onder b), uiterlijk twee maanden voor de opening van de zitting aan de lidstaten mede;

n) controleert het beheer van de Secretaris-Generaal;

o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;

p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;

q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);

r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6. Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7. Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8. Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9. Le président du Comité :

a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;

b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;

c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;

d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10. Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

#### Article 16

##### Commissions

§ 1<sup>er</sup>. Les Commissions visées à l'article 13, § 1<sup>er</sup>, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2. Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4. Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5. Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour, peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6. Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7. Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

o) ziet toe op de juiste toepassing van het Verdrag door de Secretaris-Generaal alsmede op de uitvoering door de Secretaris-Generaal van de door de overige organen genomen besluiten; hiertoe kan het Comité alle nodige maatregelen nemen voor de verbetering van de toepassing van het Verdrag en van de bovengenoemde besluiten;

p) geeft met redenen omklede adviezen over vraagstukken die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van de Organisatie en die het Comité worden voorgelegd door een lidstaat of door de Secretaris-Generaal;

q) beslecht geschillen tussen een lidstaat en de Secretaris-Generaal met betrekking tot zijn functie als deponaris (artikel 36, § 2);

r) besluit over verzoeken om schorsing van het lidmaatschap (artikel 40).

§ 6. Het quorum van het Comité wordt bereikt wanneer twee derde van de leden hierin is vertegenwoordigd. Een lidstaat kan zich laten vertegenwoordigen door een andere lidstaat; een lid kan evenwel niet meer dan één ander lid vertegenwoordigen.

§ 7. De besluiten van het Comité worden genomen met meerderheid van de bij de stemming vertegenwoordigde leden.

§ 8. Het Comité komt, tenzij het anders besluit, bijeen op de plaats waar de zetel van de Organisatie is gevestigd. De notulen van de zittingen worden aan alle lidstaten gezonden.

§ 9. De voorzitter van Comité :

a) roept het Comité ten minste eenmaal per jaar bijeen, alsook op verzoek van hetzij vier van zijn leden, hetzij van de Secretaris-Generaal;

b) doet de leden van het Comité de ontwerp-agenda toekomen;

c) behandelt, binnen de grenzen en onder de voorwaarden vastgelegd in het huishoudelijk reglement van het Comité, spoedeisende vraagstukken die zich in de periode tussen de zittingen voordoen;

d) ondertekent de in § 5, onder b) bedoelde zetelovereenkomst.

§ 10. Het Comité kan, binnen zijn eigen bevoegdheden, de voorzitter opdragen bepaalde specifieke taken uit te voeren.

#### Artikel 16

##### Commissies

§ 1. De in artikel 13, § 1, onder c tot en met f en § 2 bedoelde Commissies zijn in beginsel samengesteld uit alle lidstaten. Wanneer de Herzieningscommissie, de Commissie van RID-deskundigen of de Commissie van technisch deskundigen in het kader van hun bevoegdheden beraadslagen en besluiten over wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag, zijn de lidstaten die, overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin, een verklaring hebben afgelegd met betrekking tot de desbetreffende Aanhangsels, geen lid van de betrokken Commissie.

§ 2. De Secretaris-Generaal roept de Commissies bijeen hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van vijf lidstaten of van het Comité van Beheer. De Secretaris-Generaal zendt de ontwerp-agenda uiterlijk twee maanden voor de opening van de zitting aan de lidstaten.

§ 3. Een lidstaat kan zich laten vertegenwoordigen door een andere lidstaat, een Staat kan evenwel niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

§ 4. Iedere vertegenwoordigde lidstaat heeft recht op een stem. Een voorstel is aangenomen indien het aantal voor het voorstel uitgebrachte stemmen :

a) ten minste gelijk is aan een derde van het aantal bij de stemming vertegenwoordigde lidstaten en

b) hoger is dan het aantal tegen het voorstel uitgebrachte stemmen.

§ 5. Op uitnodiging van de Secretaris-Generaal, met instemming van de meerderheid van de lidstaten, kunnen

a) Staten die geen lid zijn van de Organisatie,

b) lidstaten die evenwel geen lid zijn van de betrokken Commissies,

c) internationale organisaties en verenigingen, die bevoegd zijn voor aangelegenheden die betrekking hebben op de werkzaamheden van de Organisatie of die zich bezighouden met op de agenda geplaatste kwesties, met een adviserende stem deelnemen aan de zittingen van de Commissies.

§ 6. De Commissies kiezen voor iedere zitting of voor een bepaalde periode een voorzitter en een of meer vice-voorzitters.

§ 7. De beraadslagingen worden gehouden in de werktalen. Van de uitzettingen die tijdens een zitting in een van de werktalen worden gegeven, wordt de essentie in de andere werktalen vertaald; de voorstellen en de besluiten worden in hun geheel vertaald.

§ 8. Les procès-verbaux résumant les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9. Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10. Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

#### Article 17

##### Commission de révision

§ 1<sup>er</sup>. La Commission de révision :

a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2. A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

#### Article 18

##### Commission d'experts du RID

§ 1<sup>er</sup>. La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2. A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

#### Article 19

##### Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1<sup>er</sup>. La Commission de la facilitation ferroviaire :

a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2. A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

#### Article 20

##### Commission d'experts techniques

§ 1<sup>er</sup>. La Commission d'experts techniques

a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;

d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;

e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2. A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1<sup>er</sup> y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1<sup>er</sup> des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3. La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

§ 8. In de verslagen worden de beraadslagingen in het kort weergegeven. De voorstellen en de besluiten worden in hun geheel weergegeven. Wat de besluiten betreft, is alleen de Franse tekst authentiek. De verslagen worden aan alle lidstaten gezonden.

§ 9. De Commissies kunnen werkgroepen instellen voor de behandeling van bepaalde aangelegenheden.

§ 10. De Commissies stellen hun huishoudelijk reglement op.

#### Artikel 17

##### Herzieningscommissie

§ 1. De Herzieningscommissie :

a) besluit, overeenkomstig artikel 33, § 4, over voorstellen tot wijziging van het Verdrag;

b) onderzoekt de overeenkomstig artikel 33, § 2 ter beslissing aan de Algemene Vergadering voor te leggen voorstellen.

§ 2. Het quorum (artikel 13, § 3) van de Herzieningscommissie wordt bereikt wanneer de meerderheid van de lidstaten hierin is vertegenwoordigd.

#### Artikel 18

##### Commissie van RID-deskundigen

§ 1. De Commissie van RID-deskundigen besluit, overeenkomstig artikel 33, § 5, over voorstellen tot wijziging van het Verdrag.

§ 2. Het quorum (artikel 13, § 3) van de Commissie van RID-deskundigen wordt bereikt wanneer een derde van de lidstaten hierin is vertegenwoordigd.

#### Artikel 19

##### Commissie vergemakkelijking spoorwegverkeer

§ 1. De Commissie vergemakkelijking spoorwegverkeer :

a) behandelt alle aangelegenheden die ten doel hebben de grensoverschrijding in het internationale spoorwegverkeer te vergemakkelijken;

b) beveelt normen, methoden, procedures en handelwijzen aan met betrekking tot de vergemakkelijking van het spoorwegverkeer.

§ 2. Het quorum (artikel 13, § 3) van de Commissie vergemakkelijking spoorwegverkeer wordt bereikt wanneer een derde van de lidstaten hierin is vertegenwoordigd.

#### Artikel 20

##### Commissie van technisch deskundigen

§ 1. De Commissie van technisch deskundigen :

a) besluit, overeenkomstig artikel 5 van de Uniforme Regelen APTU, over de verbindendverklaring van een technische norm met betrekking tot spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer;

b) besluit, overeenkomstig artikel 6 van de Uniforme Regelen APTU, over de aanneming van een uniform technisch voorschrift voor de bouw, het in bedrijf hebben, het onderhoud of voor een procedure met betrekking tot spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer;

c) ziet toe op de toepassing van de technische normen en de uniforme technische voorschriften met betrekking tot spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in het internationale verkeer en onderzoekt de ontwikkeling hiervan met het oog op de verbindendverklaring of aanneming hiervan overeenkomstig de in de artikelen 5 en 6 van de Uniforme Regelen APTU bedoelde procedures;

d) besluit, overeenkomstig artikel 33, § 6, over voorstellen tot wijziging van het Verdrag;

e) behandelt alle overige aangelegenheden die haar overeenkomstig de Uniforme Regelen APTU en Uniforme Regelen ATMF worden opgedragen.

§ 2. Het quorum (artikel 13, § 3) van de Commissie van technisch deskundigen wordt bereikt wanneer de helft van de Lidstaten, in de zin van artikel 16, § 1, hierin is vertegenwoordigd. Bij het nemen van besluiten over de bepalingen van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU hebben de lidstaten die, overeenkomstig artikel 35, § 4, ten aanzien van de desbetreffende bepalingen bezwaar hebben gemaakt of, overeenkomstig artikel 9, § 1 van de Uniforme Regelen APTU, een verklaring hebben afgelegd, geen stemrecht.

§ 3. De Commissie van technisch deskundigen kan hetzij technische normen verbindend verklaren of uniforme technische voorschriften aannemen, hetzij weigeren deze verbindend te verklaren of aan te nemen; de Commissie van technisch deskundigen kan de normen of voorschriften in geen geval wijzigen.

## Article 21

## Secrétaire général

§ 1<sup>er</sup>. Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2. Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3. Le Secrétaire général doit notamment :

- a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
- b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1<sup>er</sup>; article 35, § 1<sup>er</sup>);
- d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);
- g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
- h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);
- i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;
- m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;
- n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;
- o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;
- p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4. Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

## Article 22

## Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

## Article 23

## Bulletin

§ 1<sup>er</sup>. L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2. Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

## Article 24

## Listes des lignes

§ 1<sup>er</sup>. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :

- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
- b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

## Artikel 21

## Secretaris-Generaal

§ 1 De Secretaris-Generaal verzorgt de taken van het secretariaat van de Organisatie.

§ 2 De Secretaris-Generaal wordt door de Algemene Vergadering gekozen voor een periode van drie jaar en is ten hoogste twee maal opnieuw verkiesbaar.

§ 3 Tot de werkzaamheden van de Secretaris-Generaal behoort met name :

- a) het vervullen van de taken van depositaris (artikel 36);
- b) het naar buiten vertegenwoordigen van de Organisatie;
- c) het aan de Lidstaten mededelen van de door de Algemene Vergadering en door de Commissies genomen besluiten (artikel 34, § 1; artikel 35, § 1);
- d) het uitvoeren van de taken die door de andere organen van de Organisatie aan hem worden toevertrouwd;
- e) het onderzoeken van voorstellen van de lidstaten tot wijziging van het Verdrag, eventueel met hulp van deskundigen;
- f) het bijeenroepen van de Algemene Vergadering en de Commissies (artikel 14, § 3; artikel 16, § 2);
- g) het tijdig aan de Lidstaten toezenden van de documenten die nodig zijn voor de zittingen van de verschillende organen;
- h) het opstellen van het werkprogramma, de ontwerpbegroting en het verslag van de Organisatie en het ter goedkeuring daarvan voorleggen aan het Comité van Beheer (artikel 25);
- i) het beheren van de financiën van de Organisatie binnen het kader van de goedgekeurde begroting;
- j) het op verzoek van een van de betrokken partijen trachten door het aanbieden van zijn goede diensten geschillen tussen deze partijen over de interpretatie of de toepassing van het Verdrag te beslechten;
- k) het op verzoek van alle betrokken partijen geven van adviezen over geschillen over de interpretatie of de toepassing van het Verdrag;
- l) het vervullen van de taken die hem door Titel V worden toegekend;
- m) het ontvangen van de mededelingen van de Lidstaten, internationale organisaties en verenigingen, bedoeld in artikel 16, § 5, en van de ondernemingen (vervoerders, infrastructuurbeheerders, enzovoort) die aan het internationale spoorwegverkeer deelnemen en eventueel het hiervan kennis geven aan de andere lidstaten, internationale organisaties en verenigingen alsmede aan de ondernemingen;
- n) het leiding geven aan het personeel van de Organisatie;
- o) het tijdig op de hoogte stellen van de lidstaten van de vacatures bij de Organisatie;
- p) het bijhouden en publiceren van de in artikel 24 bedoelde lijsten van de lijnen.

§ 4. De Secretaris-Generaal kan op eigen initiatief voorstellen doen tot wijziging van het Verdrag.

## Artikel 22

## Personeel van de Organisatie

De rechten en plichten van het personeel van de Organisatie worden vastgelegd in het door het Comité van Beheer overeengekomen artikel 15, § 5, onder c opgestelde statuut van het personeel.

## Artikel 23

## Tijdschrift

§ 1. De Organisatie geeft een tijdschrift uit met officiële mededelingen alsmede mededelingen die voor de toepassing van het Verdrag noodzakelijk en nuttig zijn.

§ 2. De mededelingen die de Secretaris-Generaal krachtens het Verdrag moet doen, kunnen in voorkomend geval worden gedaan door middel van een publicatie in het tijdschrift.

## Artikel 24

## Lijsten van de lijnen

§ 1. De in artikel 1 van de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM bedoelde lijnen over zee en binnenwateren waarop, in aanvulling op een vervoer per spoor, vervoer plaatsvindt dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst, worden ingeschreven op twee lijsten :

- a) de lijst van lijnen over zee en binnenwateren CIV,
- b) de lijst van lijnen over zee en binnenwateren CIM.

§ 2. Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :

- a) la liste des lignes ferroviaires CIV,
- b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3. Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1<sup>er</sup> et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1<sup>er</sup>, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4. Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5. Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1<sup>er</sup> et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

#### TITRE IV. — Finances

##### Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1<sup>er</sup>. Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2. L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3. Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

##### Article 26

##### Financement des dépenses

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2. Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1<sup>er</sup> s'applique comme suit :

a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;

b) la part de la contribution selon le système des Nations unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1<sup>er</sup> et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1<sup>er</sup>; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3. Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4. Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :

a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1<sup>er</sup>;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 2. De spoorweglijnen van een lidstaat die overeenkomstig artikel 1, § 6 van de Uniforme Regelen CIV of overeenkomstig artikel 1, § 6 van de Uniforme Regelen CIM een voorbehoud heeft gemaakt, worden overeenkomstig dit voorbehoud ingeschreven op twee lijsten :

- a) de lijst van spoorweglijnen CIV,
- b) de lijst van spoorweglijnen CIM.

§ 3. De lidstaten zenden aan de Secretaris-Generaal hun mededelingen betreffende het inschrijven of het schrappen van de in de §§ 1 en 2 bedoelde lijnen. De in § 1 bedoelde lijnen over zee en binnenwateren worden, voorzover zij lidstaten met elkaar verbinden, slechts ingeschreven na toestemming van deze Staten; voor het schrappen van een dergelijke lijn is de mededeling van een van deze Staten voldoende.

§ 4. De Secretaris-Generaal geeft alle lidstaten kennis van het inschrijven of schrappen van een lijn.

§ 5. Het vervoer over de in § 1 bedoelde lijnen over zee en binnenwateren en het vervoer over de in § 2 bedoelde spoorweglijnen zijn onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag na verloop van een maand te rekenen van de datum van de kennisgeving van de inschrijving door de Secretaris-Generaal. Een dergelijke lijn is niet meer onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag na verloop van drie maanden te rekenen van de datum van kennisgeving door de Secretaris-Generaal dat zij is geschrapt, behalve ten aanzien van reeds aangevangen vervoer, dat moet worden voltooid.

#### TITEL IV. — Financiën

##### Artikel 25

Werkprogramma. Begroting. Rekeningen. Verslag

§ 1. Het werkprogramma, de begroting en de rekeningen van de Organisatie hebben betrekking op een periode van twee kalenderjaren.

§ 2. De Organisatie stelt ten minste eens in de twee jaar een verslag op.

§ 3. De hoogte van de uitgaven van de Organisatie wordt voor iedere begrotingsperiode door het Comité van Beheer vastgesteld op voorstel van de Secretaris-Generaal.

##### Artikel 26

##### Financiering van de uitgaven

§ 1. Behoudens de §§ 2 tot en met 4 worden de uitgaven van de Organisatie die niet door andere inkomsten worden gedekt, gedragen door de lidstaten voor twee vijfde deel, op basis van de verdeelsleutel voor de bijdragen van het stelsel van de Verenigde Naties, en voor drie vijfde naar evenredigheid van de totale lengte van de spoorweginfrastructuur alsook van de overeenkomstig artikel 24, § 1 ingeschreven lijnen over zee en binnenwateren. De lijnen over zee en binnenwateren worden evenwel slechts gerekend voor de helft van hun lengte.

§ 2. Wanneer een lidstaat een voorbehoud overeenkomstig artikel 1, § 6 van de Uniforme Regelen CIV of overeenkomstig artikel 1, § 6 van de Uniforme Regelen CIM heeft gemaakt, wordt de in § 1 bedoelde formule voor de bijdragen als volgt toegepast :

a) in plaats van de totale lengte van de spoorweginfrastructuur op het grondgebied van die lidstaat, wordt slechts rekening gehouden met de lengte van de spoorweglijnen die overeenkomstig artikel 24, § 2 zijn ingeschreven;

b) het deel van de bijdrage volgens het stelsel van de Verenigde Naties wordt berekend naar evenredigheid van de lengte van de overeenkomstig artikel 24, §§ 1 en 2 ingeschreven lijnen in verhouding tot de totale lengte van de spoorweginfrastructuur op het grondgebied van die lidstaat en de lengte van de overeenkomstig artikel 24, § 1 ingeschreven lijnen; deze bijdrage kan in geen geval lager zijn dan 0,01 procent.

§ 3. Iedere lidstaat draagt ten minste 0,25 procent en ten hoogste 15 procent van de bijdragen.

§ 4. Het Comité van Beheer stelt de werkzaamheden van de Organisatie vast die :

a) op alle Lidstaten op gelijke wijze betrekking hebben en de uitgaven die volgens de in § 1 genoemde formule door alle lidstaten worden gedragen;

b) op slechts enkele lidstaten betrekking hebben en de uitgaven die volgens dezelfde formule door deze lidstaten worden gedragen.

§ 3. is van overeenkomstige toepassing. Deze bepalingen laten artikel 4, § 3 onverlet.

§ 5. Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6. Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7. Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8. Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 9. Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10. L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11. L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

#### Article 27

##### Vérification des comptes

§ 1<sup>er</sup>. Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2. Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3. Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

§ 4. Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 5. Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

§ 5. De bijdragen van de lidstaten aan de uitgaven van de Organisatie zijn verschuldigd in de vorm van een voorschot, betaalbaar in twee termijnen, uiterlijk op 31 oktober van ieder van de twee jaar waarop de begroting betrekking heeft. Het voorschot wordt vastgesteld op basis van de definitief verschuldigde bijdrage over de twee voorgaande jaren.

§ 6. Bij de toezending aan de lidstaten van het verslag en de rekeningen, doet de Secretaris-Generaal mededeling van het definitieve bedrag van de bijdrage van de twee voorgaande kalenderjaren alsook van de hoogte van het voorschot voor de komende twee kalenderjaren.

§ 7. Na 31 december van het jaar van de mededeling door de Secretaris-Generaal overeenkomstig § 6 is over de verschuldigde bedragen voor de twee voorgaande kalenderjaren rente verschuldigd ten bedrage van vijf procent per jaar. Indien een lidstaat een jaar na deze datum zijn bijdrage niet heeft betaald, wordt zijn stemrecht geschorst, totdat hij aan de verplichting tot betaling heeft voldaan. Na verloop van nog eens twee jaar onderzoekt de Algemene Vergadering of de houding van die Staat moet worden beschouwd als een stilzwijgende opzegging van het Verdrag en stelt zij daarbij eventueel de datum vast waarop deze opzegging van kracht wordt.

§ 8. De vervallen bijdragen blijven verschuldigd in de gevallen van opzegging krachtens § 7 of artikel 41 alsmede in de in artikel 40, § 4 onder b bedoelde gevallen van schorsing van het stemrecht.

§ 9. De niet-geïnde bijdragen worden gedekt uit de middelen van de Organisatie.

§ 10. De lidstaat die het Verdrag heeft opgezegd, kan opnieuw lidstaat worden door toetreding, op voorwaarde dat hij de door hem verschuldigde bedragen heeft betaald.

§ 11. De Organisatie heft een vergoeding ter dekking van de bijzondere kosten die voortvloeien uit de in artikel 21, § 3, onder j tot en met l bedoelde werkzaamheden. In de in artikel 21, § 3, onder j en k bedoelde gevallen wordt deze vergoeding vastgesteld door het Comité van Beheer op voorstel van de Secretaris-Generaal; in het in artikel 21, § 3, onder l bedoelde geval is artikel 31, § 3 van toepassing.

#### Artikel 27

##### Controle van de boekhouding

§ 1. Tenzij de Algemene Vergadering overeenkomstig artikel 14, § 2, onder k anders besluit, wordt de controle van de boekhouding uitgevoerd door de lidstaat waar de zetel is gevestigd volgens de regels van dit artikel en, behoudens alle bijzondere richtlijnen van het Comité van Beheer, in overeenstemming met het reglement betreffende de financiën en de boekhouding van de Organisatie (artikel 15, § 5, onder e).

§ 2. De controleur onderzoekt naar eigen inzicht de boekhouding van de Organisatie, met inbegrip van alle beheerde fondsen en speciale rekeningen, om zich ervan te vergewissen dat :

a) de financiële staten overeenstemmen met de boeken en geschriften van de Organisatie;

b) de financiële verrichtingen waarop die staten betrekking hebben, zijn uitgevoerd in overeenstemming met de voorschriften en reglementen, de budgettaire bepalingen en de andere richtlijnen van de Organisatie;

c) de waardepapieren en het contante geld die in een bank of kas zijn gedeponneerd gecontroleerd werden aan de hand van rechtstreeks van de deponhouders ontvangen certificaten, of daadwerkelijk geteld werden;

d) de interne controles, met inbegrip van het interne onderzoek van de boekhouding, doeltreffend zijn;

e) alle activa en passiva, alsook alle overschotten en tekorten, zijn geboekt volgens procedures die hij bevredigend acht.

§ 3. Alleen de controleur is bevoegd om de verklaringen en bewijsstukken van de Secretaris-Generaal geheel of gedeeltelijk te aanvaarden. Indien hij het dienstig acht, kan hij overgaan tot onderzoek en gedetailleerde controle van elk boekhoudkundig document betreffende de financiële verrichtingen of de leveringen en het materiaal.

§ 4. De controleur heeft te allen tijde onbeperkte inzage in alle boeken, geschriften, boekhoudkundige documenten en andere informatiebronnen die hij nodig meent te hebben.

§ 5. De controleur is niet bevoegd om een of andere rubriek van de boekhouding te verwerpen, maar hij vestigt onmiddellijk de aandacht van de Secretaris-Generaal op elke verrichting waarvan de regelmatigheid of de gepastheid hem betwistbaar lijkt, opdat laatstgenoemde passende maatregelen kan treffen.

§ 6. Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants : "J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour la période budgétaire qui s'est terminée le 31 décembre ..... L'examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs que j'ai jugé nécessaire dans la circonstance. » Cette attestation indique, selon le cas, que

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

§ 7. Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :

1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;

2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;

3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;

4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;

5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :

1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;

2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);

3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;

4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;

5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;

6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;

7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 8. Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.

§ 9. Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 6. De controleur verstrekt en ondertekent in de volgende bewoordingen een verklaring over de financiële staten : "Ik heb de financiële staten van de Organisatie betreffende de begrotingsperiode die eindigt op 31 december .... onderzocht. Mijn onderzoek omvatte een algemene analyse van de boekhoudmethoden en de in de gegeven omstandigheden naar mijn mening noodzakelijke controle van de boekhoudkundige documenten en andere bewijsstukken". Deze verklaring vermeldt in voorkomend geval dat :

a) de financiële staten op bevredigende wijze de financiële situatie op de einddatum van de beschouwde periode weergeven alsook de resultaten van de verrichtingen gedurende de periode die op die datum eindigde;

b) de financiële staten zijn opgesteld overeenkomstig de genoemde boekhoudkundige beginselen;

c) de financiële beginselen zijn toegepast volgens de modaliteiten die overeenstemmen met die welke tijdens de voorgaande begrotingsperiode werden aangenomen;

d) de financiële verrichtingen zijn uitgevoerd in overeenstemming met de voorschriften en reglementen, de budgettaire bepalingen en de andere richtlijnen van de Organisatie.

§ 7. De controleur vermeldt in zijn verslag over de financiële verrichtingen :

a) de aard en de draagwijdte van het door hem uitgevoerde onderzoek;

b) de elementen die verband houden met de volledigheid of de juistheid van de boekhouding, eventueel met inbegrip van :

1. de voor de juiste interpretatie en de juiste beoordeling van de boekhouding vereiste gegevens;

2. elk bedrag dat geïnd had moeten worden, maar niet geboekt is;

3. elk bedrag dat een regelmatige of voorwaardelijke uitgavenverplichting inhoudt en dat niet geboekt is of waarmee in de financiële staten geen rekening is gehouden;

4. de uitgaven waarvoor geen toereikende bewijsstukken zijn overgelegd;

5. het bijhouden van de boeken in de goede en voorgeschreven wijze; gevallen waarin de vorm en inhoud van de financiële staten afwijken van de algemeen erkende en altijd gehanteerde boekhoudkundige beginselen moeten worden gemeld;

c) andere kwesties waarop de aandacht van het Comité van Beheer moet worden gevestigd, zoals :

1. gevallen van fraude of vermoedelijke fraude;

2. verspilling of onregelmatig gebruik van fondsen of andere tegoeden van de Organisatie (ook al zou de boekhouding in orde zijn op het punt van de uitgevoerde verrichting);

3. uitgaven die op een later tijdstip aanzienlijke kosten voor de Organisatie zouden kunnen meebrengen;

4. elke tekortkoming, algemeen of bijzonder, in het controlesysteem van de ontvangsten en uitgaven of de leveringen en het materiaal;

5. uitgaven die niet stroken met de intenties van het Comité van Beheer, rekening houdend met officieel toegestane overboekingen binnen de begroting;

6. kredietoverschrijdingen, rekening houdend met de wijzigingen voortvloeiend uit officieel toegestane overboekingen binnen de begroting;

7. uitgaven die niet overeenstemmen met de daarvoor geldende machtigingen;

d) de juistheid of onjuistheid van de boekhouding inzake de leveringen en het materiaal, vastgesteld op basis van de inventarisatie en de controle van de boeken.

Bovendien kan het verslag handelen over verrichtingen die tijdens een vorige begrotingsperiode werden geboekt en waarover nieuwe gegevens verkregen werden, alsook over verrichtingen die in de loop van een volgende begrotingsperiode moeten plaatsvinden en waarvan het wenselijk lijkt dat het Comité van Beheer er vooraf van op de hoogte wordt gesteld.

§ 8. De controleur mag in zijn verslag nooit enige kritiek leveren zonder de Secretaris-Generaal tevoren een mogelijkheid tot nadere verklaring te bieden.

§ 9. De controleur deelt aan het Comité van Beheer en de Secretaris-Generaal zijn bevindingen mee als gevolg van de controle. Bovendien kan hij elk commentaar leveren dat hij passend acht betreffende het financieel verslag van de Secretaris-Generaal.

§ 10. Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

#### TITRE V. — Arbitrage

##### Article 28

##### Compétence

§ 1<sup>er</sup>. Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2. Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1<sup>er</sup> et 2.

§ 4. L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

##### Article 29

##### Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

- a) l'objet du différend,
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

##### Article 30

##### Arbitres

§ 1<sup>er</sup>. Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2. Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1<sup>er</sup>. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4. L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

§ 10. Voorzover de controleur een oppervlakkig onderzoek heeft uitgevoerd of onvoldoende bewijsstukken heeft kunnen verkrijgen, moet hij zulks melden in zijn verklaring en zijn verslag, onder vermelding van de redenen voor die opmerkingen, alsook de gevolgen die daaruit voortvloeien voor de financiële situatie en de geboekte financiële verrichtingen.

#### TITEL V. — Arbitrage

##### Artikel 28

##### Bevoegdheid

§ 1. De geschillen tussen de lidstaten voortvloeiende uit de interpretatie of de toepassing van het Verdrag, alsmede de geschillen tussen de lidstaten en de Organisatie voortvloeiende uit de interpretatie of de toepassing van het Protocol over de voorrechten en immuniteiten, kunnen, op verzoek van een van de partijen, worden voorgelegd aan een scheidsgerecht. De partijen zijn vrij te beslissen over de samenstelling van het scheidsgerecht en over de scheidsrechterlijke procedure.

§ 2. De andere geschillen voortvloeiende uit de interpretatie of de toepassing van het Verdrag of van andere, in overeenstemming met artikel 2, § 2 door de Organisatie opgestelde verdragen, indien zij niet in der minne zijn geregeld of ter beslissing zijn voorgelegd aan de gewone rechter, kunnen in onderling overleg tussen de betrokken partijen worden voorgelegd aan een scheidsgerecht. De artikelen 29 tot en met 32 zijn van toepassing op de samenstelling van het scheidsgerecht en op de scheidsrechterlijke procedure.

§ 3. Iedere Staat kan zich, bij zijn verzoek om toetreding tot het Verdrag, het recht voorbehouden het bepaalde in § 1 en § 2 niet of slechts voor een gedeelte toe te passen.

§ 4. De Staat die een voorbehoud heeft gemaakt overeenkomstig § 3 kan dit voorbehoud te allen tijde intrekken door de depositaris hiervan op de hoogte te stellen. Deze intrekking wordt van kracht een maand na de datum waarop de depositaris hiervan kennis geeft aan de lidstaten.

##### Artikel 29

##### Arbitrageovereenkomst. Griffie

De partijen sluiten een arbitrageovereenkomst, waarin in het bijzonder wordt geregeld :

- a) het onderwerp van het geschil;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de overeengekomen termijnen voor de benoeming van de scheidsman of de scheidsmannen;
- c) de overeengekomen plaats waar het scheidsgerecht zitting houdt.

De arbitrageovereenkomst moet worden medegedeeld aan de Secretaris-Generaal, die optreedt als griffier.

##### Artikel 30

##### Scheidsmannen

§ 1. Er wordt een lijst van scheidsmannen opgesteld en bijgehouden door de Secretaris-Generaal. Iedere lidstaat kan twee van zijn onderdanen op de lijst van scheidsmannen laten opnemen.

§ 2. Het scheidsgerecht bestaat uit een, drie of vijf scheidsmannen, overeenkomstig de arbitrageovereenkomst. De scheidsmannen worden gekozen uit de personen die voorkomen op de in § 1 bedoelde lijst. Indien de arbitrageovereenkomst voorziet in vijf scheidsmannen, kan ieder der partijen evenwel een scheidsman kiezen die niet op de lijst voorkomt. Indien de arbitrageovereenkomst voorziet in een enkele scheidsman, wordt deze door de partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen. Indien de arbitrageovereenkomst drie of vijf scheidsmannen voorschrijft, kiest ieder der partijen een of twee scheidsmannen, al naar gelang van het geval; deze scheidsmannen wijzen in gemeenschappelijk overleg de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht optreedt. Indien de partijen over de aanwijzing van de enkele scheidsman of indien de gekozen scheidsmannen over de aanwijzing van de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming komen, geschiedt bedoelde aanwijzing door de Secretaris-Generaal.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van een andere nationaliteit zijn dan de partijen, tenzij deze dezelfde nationaliteit hebben.

§ 4. De tussenkomenst in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

## Article 31

## Procédure. Frais

§ 1<sup>er</sup>. Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2. Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3. La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

## Article 32

## Prescription. Force exécutoire

§ 1<sup>er</sup>. La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2. La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

TITRE VI. — *Modification de la Convention*

## Article 33

## Compétence

§ 1<sup>er</sup>. Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2. L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3. Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxième phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4. Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;

b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;

c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 5, 6, §§ 1<sup>er</sup> et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;

d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 4, 5 et 7 à 12;

e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;

f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;

g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

## Artikel 31

## Procedure. Kosten

§ 1. Het scheidsgerecht stelt de te volgen procedure vast, waarbij met name rekening wordt gehouden met de volgende bepalingen :

a) het onderzoekt en beoordeelt de zaken aan de hand van de door de partijen naar voren gebrachte punten, zonder dat het, wanneer het een uitspraak over rechtsvragen moet doen, is gebonden aan de interpretatie door de partijen;

b) het kan niet meer of iets anders toewijzen dan hetgeen is geëist in de conclusies van de eiser, en niet minder toewijzen dan hetgeen de verweerder heeft erkend verschuldigd te zijn;

c) de scheidsrechterlijke uitspraak wordt, met redenen omkleed, opgesteld door het scheidsgerecht en wordt door de Secretaris-Generaal aan de partijen betekend;

d) de scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens andersluidende bepaling van dwingend recht, geldend ter plaatse waar het scheidsgerecht zitting houdt en behoudens andersluidende overeenkomst tussen de partijen, beslissend.

§ 2. De honoraria van de scheidsmannen worden vastgesteld door de Secretaris-Generaal.

§ 3. In de scheidsrechterlijke uitspraak worden de kosten en uitgaven vastgesteld en wordt beslist hoe deze alsmede de honoraria van de scheidsmannen tussen de partijen worden verdeeld.

## Artikel 32

## Verjaring. Uitvoerbaarheid

§ 1. Het in werking stellen van de scheidsrechterlijke procedure heeft, wat de stuiting van de verjaring betreft, hetzelfde gevolg als dat voorzien in het materiële recht dat van toepassing is op het instellen van de vordering voor de gewone rechter.

§ 2. De uitspraak van het scheidsgerecht kan in ieder van de lidstaten ten uitvoer worden gelegd nadat is voldaan aan de formaliteiten die zijn voorgeschreven in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet plaatsvinden. Toetsing van de zaak ten gronde is niet toegestaan.

TITEL VI. — *Wijziging van het Verdrag*

## Artikel 33

## Bevoegdheid

§ 1. De Secretaris-Generaal brengt de door de Lidstaten aan hem gezonden of door hemzelf uitgewerkte voorstellen tot wijziging van het Verdrag onmiddellijk ter kennis van de Lidstaten.

§ 2. De Algemene Vergadering beslist over de voorstellen tot wijziging van het Verdrag, voorzover in de §§ 4 tot en met 6 niets anders is bepaald.

§ 3. Wanneer een wijzigingsvoorstel is voorgelegd aan de Algemene Vergadering kan deze met de in artikel 14, § 6 bedoelde meerderheid besluiten, dat dit voorstel naar zijn aard nauw verband houdt met een of meer bepalingen van de Aanhangsels bij het Verdrag. In dit geval, alsook in de in de §§ 4 tot en met 6, tweede volzin bedoelde gevallen is de Algemene Vergadering eveneens bevoegd een besluit te nemen over de wijziging van deze bepaling of bepalingen van de Aanhangsels.

§ 4. Behoudens de besluiten van de Algemene Vergadering, genomen volgens § 3, eerste volzin, beslist de Herzieningscommissie over de wijzigingsvoorstellen met betrekking tot :

a) de artikelen 9 en 27, §§ 2 tot en met 10;

b) de Uniforme Regelen CIV, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 5, 6, 16, 26 tot en met 39, 41 tot en met 53 en 56 tot en met 60;

c) de Uniforme Regelen CIM, met uitzondering van de artikelen 1, 5, 6, §§ 1 en 2, de artikelen 8, 12, 13, § 2, de artikelen 14, 15, §§ 2 en 3, artikel 19, §§ 6 en 7, alsmede de artikelen 23 tot en met 27, 30 tot en met 33, 36 tot en met 41 en 44 tot en met 48;

d) de Uniforme Regelen CUV, met uitzondering van de artikelen 1, 4, 5 en 7 tot en met 12;

e) de Uniforme Regelen CUI, met uitzondering van de artikelen 1, 2, 4, 8 tot en met 15, 17 tot en met 19, 21 en 23 tot en met 25;

f) de Uniforme Regelen APTU, met uitzondering van de artikelen 1, 3 en 9 tot en met 11, alsmede de Bijlagen van deze Uniforme Regelen;

g) de Uniforme Regelen ATMF, met uitzondering van de artikelen 1, 3 en 9.

Wanneer wijzigingsvoorstellen overeenkomstig onder a tot en met g aan de Herzieningscommissie worden voorgelegd, kan een derde van de in de Commissie vertegenwoordigde Staten verlangen dat deze voorstellen ter beslissing aan de Algemene Vergadering worden voorgelegd.

§ 5. La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6. La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

#### Article 34

##### Décisions de l'Assemblée générale

§ 1<sup>er</sup>. Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2. Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3. Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase.

§ 4. Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5. Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6. L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7. Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

#### Article 35

##### Décisions des Commissions

§ 1<sup>er</sup>. Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2. Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 5. De Commissie van RID-deskundigen beslist over wijzigingsvoorstellen met betrekking tot het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID). Wanneer dergelijke voorstellen aan de Commissie van RID-deskundigen worden voorgelegd, kan een derde van de in de Commissie vertegenwoordigde Staten verlangen dat deze voorstellen ter beslissing aan de Algemene Vergadering worden voorgelegd.

§ 6. De Commissie van technisch deskundigen beslist over wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU. Wanneer dergelijke voorstellen aan de Commissie van technisch deskundigen worden voorgelegd, kan een derde van de in de Commissie vertegenwoordigde Staten verlangen dat deze voorstellen ter beslissing aan de Algemene Vergadering worden voorgelegd.

#### Artikel 34

##### Besluiten van de Algemene Vergadering

§ 1. De wijzigingen van het Verdrag waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, worden door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht aan de lidstaten.

§ 2. De wijzigingen van het Verdrag zelf, waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, treden twaalf maanden na goedkeuring daarvan door twee derde van de Lidstaten in werking voor alle lidstaten met uitzondering van die welke, voordat de wijzigingen van kracht worden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren.

§ 3. De wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, treden twaalf maanden na goedkeuring daarvan door de helft van de lidstaten die geen verklaring overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin hebben afgelegd, in werking voor alle lidstaten met uitzondering van die welke, voordat de wijzigingen in werking treden, een verklaring hebben afgelegd waarin zij stellen dat zij de genoemde wijzigingen niet goedkeuren en van die welke een verklaring overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin hebben afgelegd.

§ 4. De lidstaten doen de Secretaris-Generaal hun kennisgevingen toekomen inzake de goedkeuring van de wijzigingen van het Verdrag waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, alsmede hun verklaringen waarin zij stellen dat zij deze wijzigingen niet goedkeuren. De Secretaris-Generaal stelt de andere lidstaten hiervan op de hoogte.

§ 5. De in de §§ 2 en 3 bedoelde termijn loopt te rekenen van de dag van de kennisgeving van de Secretaris-Generaal dat aan de voorwaarden voor het in werking treden van de wijzigingen is voldaan.

§ 6. De Algemene Vergadering kan op het tijdstip van de aanneming van een wijziging aangeven dat deze wijziging van zodanige betekenis is dat elke lidstaat, die een verklaring zoals bedoeld in § 2 of § 3 aflegt en die de wijziging binnen de termijn van achttien maanden te rekenen van de inwerkingtreding daarvan niet goedkeurt, na afloop van deze termijn niet langer lidstaat van de Organisatie is.

§ 7. Wanneer de besluiten van de Algemene Vergadering betrekking hebben op de Aanhangsels bij het Verdrag, wordt de toepassing van het desbetreffende Aanhangsel volledig geschorst, vanaf het tijdstip waarop de besluiten in werking treden, voor het verkeer met en tussen de lidstaten die zich overeenkomstig § 3 binnen de gestelde termijn tegen de besluiten hebben verzet. De Secretaris-Generaal geeft de lidstaten kennis van deze schorsing; de schorsing eindigt na verloop van een maand, te rekenen van de datum waarop de Secretaris-Generaal de andere lidstaten kennis heeft gegeven dat het verzet is ingetrokken.

#### Artikel 35

##### Besluiten van de Commissies

§ 1. De wijzigingen van het Verdrag waartoe de Commissies hebben besloten, worden door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht aan de lidstaten.

§ 2. De wijzigingen van het Verdrag zelf, waartoe de Herzieningscommissie heeft besloten, treden voor alle lidstaten in werking op de eerste dag van de twaalfde maand, volgend op de maand waarin de Secretaris-Generaal deze wijzigingen aan de lidstaten ter kennis heeft gebracht. De lidstaten kunnen binnen vier maanden na de datum van kennisgeving bezwaar aantekenen. In geval van bezwaar door een kwart van de lidstaten treedt de wijziging niet in werking. Indien een lidstaat binnen vier maanden bezwaar aantekent tegen een besluit van de Herzieningscommissie en het Verdrag opzegt, wordt de opzegging van kracht op de datum waarop het genoemde besluit in werking treedt.

§ 3. Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5. Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6. Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);

b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1<sup>er</sup>, deuxième phrase);

c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1<sup>er</sup> des Règles uniformes APTU.

#### TITRE VII. — Dispositions finales

##### Article 36

##### Dépositaire

§ 1<sup>er</sup>. Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2. Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

##### Article 37

##### Adhésion à la Convention

§ 1<sup>er</sup>. L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2. Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3. La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4. En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5. Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

§ 3. De wijzigingen van de Aanhangsels bij het Verdrag, waartoe de Herzieningscommissie heeft besloten, treden voor alle lidstaten in werking op de eerste dag van de twaalfde maand, volgend op de maand waarin de Secretaris-Generaal deze wijzigingen aan de lidstaten ter kennis heeft gebracht. De wijzigingen waartoe de Commissie van RID-deskundigen of de Commissie van technisch deskundigen heeft besloten, treden voor alle lidstaten in werking op de eerste dag van de zesde maand, volgend op de maand waarin de Secretaris-Generaal deze wijzigingen aan de lidstaten ter kennis heeft gebracht.

§ 4. De lidstaten kunnen binnen een termijn van vier maanden, te rekenen van de dag waarop de in § 3 bedoelde kennisgeving is gedaan, bezwaar aantekenen. In geval van bezwaar door een kwart van de lidstaten treedt de wijziging niet in werking. In de lidstaten die binnen de gestelde termijn bezwaar hebben aangetekend tegen een besluit, wordt de toepassing van het desbetreffende Aanhangsel volledig geschorst voor het verkeer met en tussen de lidstaten vanaf het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden. Evenwel, in geval van bezwaar tegen de verbindende verklaring van een technische norm of tegen de aanneming van een uniform technisch voorschrift, worden alleen deze normen of voorschriften geschorst ten aanzien van het verkeer met en tussen de lidstaten, te rekenen van het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden; hetzelfde geldt in geval van gedeeltelijk bezwaar.

§ 5. De Secretaris-Generaal brengt de lidstaten op de hoogte van de in § 4 bedoelde schorsingen; zij worden opgeheven na verloop van een termijn van een maand, te rekenen van de dag waarop de Secretaris-Generaal de overige lidstaten van de intrekking van een dergelijk bezwaar kennis heeft gegeven.

§ 6. Voor de vaststelling van het aantal bezwaren zoals bedoeld in de §§ 2 en 4, wordt geen rekening gehouden met de lidstaten die :

a) geen stemrecht hebben (artikel 14, § 5, artikel 26, § 7 of artikel 40, § 4);

b) geen lid zijn van de desbetreffende Commissie (artikel 16, § 1, tweede volzin);

c) een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig artikel 9, § 1 van de Uniforme Regelen APTU.

#### TITEL VII. — Slotbepalingen

##### Artikel 36

##### Depositaris

§ 1. De Secretaris-Generaal is de depositaris van dit Verdrag. Zijn taken van depositaris zijn die welke worden vermeld in Deel VII van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht.

§ 2. Wanneer tussen een lidstaat en de depositaris een geschil rijst met betrekking tot de vervulling van de taken van de depositaris, brengt de depositaris of de betrokken lidstaat deze kwestie onder de aandacht van de lidstaten of legt hij, in voorkomend geval, deze ter beslissing voor aan het Comité van Beheer.

##### Artikel 37

##### Toetreding tot het Verdrag

§ 1. De toetreding tot het Verdrag staat open voor iedere Staat op het grondgebied waarvan een spoorweginfrastructuur wordt geëxploiteerd.

§ 2. Een Staat die tot het Verdrag wenst toe te treden, richt een verzoek aan de depositaris. De depositaris doet hiervan mededeling aan de lidstaten.

§ 3. Het verzoek is van rechtswege ingewilligd drie maanden na de in § 2 bedoelde mededeling, tenzij door vijf lidstaten bij de depositaris bezwaar wordt aangetekend. De depositaris doet hiervan de verzoevende Staat alsmede de lidstaten onverwijld mededeling. De toetreding wordt van kracht op de eerste dag van de derde maand volgend op deze mededeling.

§ 4. In geval van bezwaar van ten minste vijf lidstaten binnen de in § 3 bedoelde termijn, wordt het verzoek tot toetreding voorgelegd aan de Algemene Vergadering, die daarover een besluit neemt.

§ 5. Behoudens artikel 42, kan elke toetreding tot het Verdrag slechts betrekking hebben op het Verdrag in de versie die geldt op het tijdstip waarop de toetreding van kracht wordt.

## Article 38

## Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1<sup>er</sup>. L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2. L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3. En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4. Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

## Article 39

## Membres associés

§ 1<sup>er</sup>. Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2. Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3. Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

## Article 40

## Suspension de la qualité de membre

§ 1<sup>er</sup>. Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2. Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3. La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4. La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

- a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

## Article 41

## Dénonciation de la Convention

§ 1<sup>er</sup>. La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2. Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

## Artikel 38

## Toetreding door regionale organisaties voor economische integratie

§ 1. De toetreding tot het Verdrag staat open voor regionale organisaties voor economische integratie die zelf de bevoegdheid hebben voor hun leden bindende wetgeving aan te nemen met betrekking tot de aangelegenheden die in dit Verdrag worden geregeld en waarvan een of meer lidstaten lid zijn. De voorwaarden van deze toetreding worden vastgelegd in een overeenkomst tussen de Organisatie en de regionale organisatie.

§ 2. De regionale organisatie kan de rechten die haar leden krachtens het Verdrag bezitten, uitoefenen voorzover deze rechten betrekking hebben op aangelegenheden die onder haar bevoegdheid vallen. Dit geldt eveneens voor de verplichtingen die ingevolge dit Verdrag op de lidstaten rusten, met uitzondering van de in artikel 26 bedoelde financiële verplichtingen.

§ 3. Met betrekking tot de uitoefening van het in artikel 35, §§ 2 en 4 bedoelde stemrecht en recht van bezwaar, beschikt de regionale organisatie over een aantal stemmen dat gelijk is aan haar aantal leden die tevens lidstaten van de Organisatie zijn. Deze laatste kunnen hun rechten, met name het stemrecht, slechts uitoefenen voorzover § 2 dit toelaat. Ten aanzien van Titel IV heeft de regionale organisatie geen stemrecht.

§ 4. Voor de beëindiging van het lidmaatschap is artikel 41 van overeenkomstige toepassing.

## Artikel 39

## Geassocieerde leden

§ 1. Elke Staat op het grondgebied waarvan een spoorweginfrastructuur wordt geëxploiteerd, kan geassocieerd lid van de Organisatie worden. Artikel 37, §§ 2 tot en met 5 is van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Een geassocieerd lid kan slechts met een adviserende stem deelnemen aan de werkzaamheden van de in artikel 13, § 1, onder a en c tot en met f bedoelde organen. Een geassocieerd lid kan niet worden aangewezen als lid van het Comité van Beheer. Een geassocieerd lid draagt met 0,25 procent van de bijdragen bij aan de uitgaven van de Organisatie (artikel 26, § 3).

§ 3. Voor de beëindiging van het geassocieerd lidmaatschap is artikel 41 van overeenkomstige toepassing.

## Artikel 40

## Schorsing van het lidmaatschap

§ 1. Een lidstaat kan, zonder het Verdrag op te zeggen, een schorsing van zijn lidmaatschap van de Organisatie verzoeken, wanneer op zijn grondgebied geen internationaal spoorwegverkeer meer plaatsvindt en de redenen hiervoor niet aan deze lidstaat zijn toe te schrijven.

§ 2. Het Comité van Beheer besluit over een verzoek tot schorsing van het lidmaatschap. Het verzoek moet uiterlijk drie maanden voor een zitting van het Comité worden ingediend bij de Secretaris-Generaal.

§ 3. De schorsing van het lidmaatschap treedt in werking op de eerste dag van de maand volgende op de dag waarop de Secretaris-Generaal de lidstaten kennis heeft gegeven van het besluit van het Comité van Beheer. De schorsing van het lidmaatschap wordt beëindigd door de kennisgeving door de lidstaat van het hervatten van internationaal spoorwegverkeer op zijn grondgebied. De Secretaris-Generaal geeft hiervan onverwijld kennis aan de andere lidstaten.

§ 4. De schorsing van het lidmaatschap heeft tot gevolg dat :

- a) de lidstaat wordt vrijgesteld van zijn verplichting bij te dragen aan de financiering van de uitgaven van de Organisatie;
- b) het stemrecht in de organen van de Organisatie wordt geschorst;
- c) het recht van bezwaar ingevolge artikel 34, §§ 2 en 3 en ingevolge artikel 35, §§ 2 en 4 wordt geschorst.

## Artikel 41

## Opzegging van het Verdrag

§ 1. Het Verdrag kan op elk tijdstip worden opgezegd.

§ 2. Elke lidstaat die het Verdrag wenst op te zeggen, doet hiervan mededeling aan de depositaris. De opzegging wordt van kracht op 31 december van het volgende jaar.

## Article 42

## Déclarations et réserves à la Convention

§ 1<sup>er</sup>. Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2. Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

## Article 43

## Dissolution de l'Organisation

§ 1<sup>er</sup>. L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2. En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1<sup>er</sup>, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

## Article 44

## Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1<sup>er</sup> et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

## Article 45

## Textes de la Convention

§ 1<sup>er</sup>. La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2. Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

### Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article 1<sup>er</sup>

## Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1<sup>er</sup>. Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

- dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
- en cas d'action civile intentée par un tiers;
- en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
- en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2. Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

## Artikel 42

## Verklaringen en voorbehouden met betrekking tot het Verdrag

§ 1. Iedere lidstaat kan op elk tijdstip verklaren dat hij bepaalde Aanhangsels bij het Verdrag niet in hun geheel zal toepassen. Bovendien zijn voorbehouden alsook verklaringen dat bepaalde bepalingen van het Verdrag zelf of van de Aanhangsels daarbij niet worden toegepast, slechts toegestaan indien in dergelijke voorbehouden en verklaringen uitdrukkelijk wordt voorzien in de bepalingen zelf.

§ 2. De voorbehouden of de verklaringen worden gericht aan de depositaris. Zij worden van kracht op het tijdstip waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking treedt. Elke verklaring die na deze inwerkingtreding wordt gedaan, wordt van kracht op 31 december van het jaar volgend op deze verklaring. De depositaris doet hiervan mededeling aan de lidstaten.

## Artikel 43

## Opheffing van de Organisatie

§ 1. De Algemene Vergadering kan besluiten tot opheffing van de Organisatie en van de eventuele overdracht van haar bevoegdheden aan een andere intergouvernementele organisatie, waarbij zij voorzover nodig met deze organisatie de voorwaarden van deze overdracht vaststelt.

§ 2. In geval van opheffing van de Organisatie wordt haar vermogen verdeeld onder de lidstaten die gedurende de vijf kalenderjaren voorafgaand aan het kalenderjaar, waarin het besluit ingevolge § 1 is genomen, zonder onderbreking lid van de Organisatie zijn geweest, een en ander naar evenredigheid van het percentage waarmee zij deze voorgaande vijf jaar hebben bijgedragen aan de uitgaven van Organisatie.

## Artikel 44

## Overgangsbepaling

In de gevallen bedoeld in artikel 34, § 7, artikel 35, § 4, artikel 41, § 1 en artikel 42, blijft het recht dat gold op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomsten onderworpen aan de Uniforme Regelen CIV, de Uniforme Regelen CIM, de Uniforme Regelen CUV of de Uniforme Regelen CUI van toepassing op bestaande overeenkomsten.

## Artikel 45

## Teksten van het Verdrag

§ 1. Het Verdrag is opgesteld in de Duitse, de Engelse en de Franse taal. In geval van verschillen is de Franse tekst doorslaggevend.

§ 2. Op voorstel van een van de betrokken Staten publiceert de Organisatie officiële vertalingen van het Verdrag in andere talen, voorzover een van deze talen een officiële taal is op het grondgebied van ten minste twee lidstaten. Deze vertalingen worden verzorgd in samenwerking met de bevoegde diensten van de betrokken lidstaten.

### Protocol over de voorrechten en immuniteiten van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF)

## Artikel 1

## Immunitéit van rechtsmacht, executie en beslag

§ 1. In het kader van haar officiële werkzaamheden geniet de Organisatie immunitéit van rechtsmacht en executie behoudens :

- voorzover de Organisatie in een bijzonder geval uitdrukkelijk afstand van een dergelijke immunitéit heeft gedaan;
- in geval van een door een derde ingestelde civiele rechtsoverdracht;
- in geval van een eis in reconventie die rechtstreeks verband houdt met een door de Organisatie in de hoofdzaak aangespannen procedure;
- in geval van beslag, bevolen bij rechterlijke beslissing, op de door de Organisatie aan een van haar personeelsleden verschuldigde wedden, salarissen en andere emolumenten.

§ 2. De tegoeden en andere vermogensbestanddelen van de Organisatie genieten, ongeacht waar deze zich bevinden, immunitéit ten aanzien van elke vorm van vordering, verbeurdverklaring, sekwester en andere vormen van beslag of dwangmaatregel, behalve voorzover deze tijdelijk vereist zijn ter voorkoming van ongevallen veroorzaakt door motorvoertuigen die toebehoren aan de Organisatie of die voor haar rekening rijden en de onderzoeken waartoe genoemde ongevallen aanleiding kunnen geven.

## Article 2

## Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

## Article 3

## Exonération d'impôts

§ 1<sup>er</sup>. Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2. Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3. Les biens acquis conformément au § 1<sup>er</sup> ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

## Article 4

## Exonération de droits et taxes

§ 1<sup>er</sup>. Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2. Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3. L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1<sup>er</sup>.

## Article 5

## Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

## Article 6

## Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

## Article 7

## Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

## Article 8

## Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;

## Artikel 2

## Bescherming tegen onteigening

Indien een onteigening om redenen van algemeen belang noodzakelijk is, moeten alle geschikte maatregelen worden genomen teneinde te voorkomen dat de onteigening een belemmering vormt voor de uitoefening van de werkzaamheden van de Organisatie en moet een voorafgaande, onmiddellijke en passende schadevergoeding worden betaald.

## Artikel 3

## Vrijstelling van belastingen

§ 1. Iedere lidstaat stelt de Organisatie, haar vermogen en inkomsten voor de uitoefening van haar officiële werkzaamheden, vrij van directe belastingen. Wanneer aankopen of diensten van een aanzienlijk bedrag, die strikt noodzakelijk zijn voor de officiële werkzaamheden van de Organisatie, door de Organisatie worden verricht of gebruikt en wanneer in de prijs van deze aankopen of diensten heffingen of rechten zijn begrepen, nemen de lidstaten, iedere keer als het mogelijk is, geschikte maatregelen met het oog op de vrijstelling van deze heffingen of rechten of de terugbetaling daarvan.

§ 2. Geen enkele vrijstelling wordt verleend ten aanzien van de belastingen en heffingen die slechts een enkele beloning vormen voor verleende diensten.

§ 3. De goederen die overeenkomstig § 1 zijn verkregen mogen slechts verkocht, afgestaan of gebruikt worden onder de voorwaarden die zijn vastgesteld door de lidstaat die de vrijstellingen heeft verleend.

## Artikel 4

## Vrijstelling van rechten en heffingen

§ 1. De goederen die door de Organisatie zijn ingevoerd of uitgevoerd en die noodzakelijk zijn voor de oefening van haar officiële werkzaamheden, zijn vrijgesteld van alle rechten en heffingen die geïnd worden bij de invoer of de uitvoer.

§ 2. Uit hoofde van dit artikel wordt geen enkele vrijstelling verleend ten aanzien van de aankopen en de invoer van goederen of het verlenen van diensten bestemd voor de persoonlijke behoeftes van de personeelsleden van de Organisatie.

§ 3. Artikel 3, § 3 is van overeenkomstige toepassing op de goederen die overeenkomstig § 1 zijn ingevoerd.

## Artikel 5

## Officiële werkzaamheden

De in dit Protocol bedoelde officiële werkzaamheden van de Organisatie zijn de werkzaamheden die overeenstemmen met de doelstellingen omschreven in artikel 2 van het Verdrag van de Organisatie.

## Artikel 6

## Geldverkeer

De Organisatie kan alle soorten geldmiddelen, deviezen, contant geld of waardepapieren ontvangen en bezitten. Zij kan daarover vrijelijk beschikken voor elk gebruik zoals voorzien in het Verdrag en rekeningen aanhouden in elke valuta voorzover nodig voor het nakomen van haar verplichtingen.

## Artikel 7

## Berichtenverkeer

Voor haar officiële berichtenverkeer en het overbrengen van al haar documenten geniet de Organisatie een behandeling die niet minder gunstig is dan die welke door iedere lidstaat aan andere vergelijkbare internationale organisaties wordt verleend.

## Artikel 8

Voorrechten en immunititeiten van de vertegenwoordigers van de Staten

De vertegenwoordigers van de lidstaten genieten, in de uitoefening van hun functies en tijdens de duur van hun dienstreezen, op het grondgebied van iedere lidstaat de volgende voorrechten en immunititeiten :

a) immunitet van rechtsmacht, zelfs na beëindiging van hun opdracht, voor de handelingen, met inbegrip van hun woorden en geschriften, door hen in de uitoefening van hun functies verricht; deze immunitet geldt echter niet in geval van schade ten gevolge van een ongeval veroorzaakt door een motorvoertuig of ieder ander vervoermiddel toebehorend aan een vertegenwoordiger van een lidstaat of door hem bestuurd of in geval van een overtreding van de verkeersvoorschriften waarbij een dergelijk vervoermiddel betrokken is;

- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

#### Article 9

##### Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

#### Article 10

##### Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

b) immunité van aanhouding en voorlopige hechtenis, behalve in geval van ontdekking op heterdaad;

c) immunité van beslag op hun persoonlijke bagage, behalve in geval van ontdekking op heterdaad;

d) onschendbaarheid van al hun officiële papieren en documenten;

e) vrijstelling voor hen zelf en voor hun echtgenoten van elke beperkende maatregel betreffende de toegang en van alle formaliteiten van vreemdelingenregistratie;

f) dezelfde faciliteiten met betrekking tot de monetaire of de valutavoorschriften zoals verleend aan de vertegenwoordigers van buitenlandse Regeringen met een tijdelijke officiële opdracht.

#### Artikel 9

##### Voorrechten en immuniteten van de personeelsleden van de Organisatie

De personeelsleden van de Organisatie genieten, gedurende de uitoefening van hun functies, op het grondgebied van iedere lidstaat de volgende voorrechten en immuniteten :

a) immunité van rechtsmacht voor de handelingen, met inbegrip van hun woorden en geschriften, verricht in de uitoefening van hun functies en binnen de grenzen van hun bevoegdheden; deze immunité geldt echter niet in geval van schade ten gevolge van een ongeval veroorzaakt door een motorvoertuig of ieder ander vervoermiddel toebehorend aan een personeelslid van de Organisatie of door hem bestuurd of in geval van een overtreding van de verkeersvoorschriften waarbij een dergelijk vervoermiddel betrokken is; de personeelsleden blijven zelfs na het beëindigen van de dienstbetrekking bij de Organisatie deze immunité genieten;

b) onschendbaarheid van al hun officiële papieren en documenten;

c) dezelfde vrijstellingen van maatregelen die de immigratie beperken en de vreemdelingenregistratie regelen, als die welke in het algemeen worden verleend aan de personeelsleden van internationale organisaties; hun familieleden die deel uitmaken van hun huishouden genieten dezelfde faciliteiten;

d) vrijstelling van de nationale belasting op het inkomen, onder voorbehoud van de invoering, ten gunste van de Organisatie, van een interne belastingheffing op de wedden, salarissen en andere emolumenten betaald door de Organisatie; echter, de lidstaten hebben de mogelijkheid met deze wedden, salarissen en emolumenten rekening te houden bij de berekening van het belastingbedrag dat uit de opbrengsten van andere bronnen wordt geïnd; de lidstaten zijn niet gehouden deze fiscale vrijstelling toe te passen op de vergoedingen en de ouderdoms- en overlevings-/ nabestaandenpensioenen die door de Organisatie aan de voormalige personeelsleden of hun rechthebbenden zijn toegekend;

e) met betrekking tot de valutavoorschriften, dezelfde voorrechten als die in het algemeen zijn verleend aan de personeelsleden van internationale organisaties;

f) in periode van internationale crisis, dezelfde faciliteiten van terugkeer naar het vaderland voor hen en hun familieleden die deel uitmaken van hun huishouden als die in het algemeen zijn verleend aan de personeelsleden van internationale organisaties.

#### Artikel 10

##### Voorrechten en immuniteten van de deskundigen

De deskundigen op wie de Organisatie een beroep doet, genieten, wanneer zij functies bij de Organisatie uitoefenen of opdrachten voor deze uitvoeren, met inbegrip van tijdens de in de uitoefening van deze functies of in het kader van die opdrachten verrichte reizen, de volgende voorrechten en immuniteten, voorzover deze noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun functies :

a) immunité van rechtsmacht met betrekking tot de handelingen, met inbegrip van hun woorden en geschriften, door hen in de uitoefening van hun functies verricht; deze immunité geldt echter niet in geval van schade ten gevolge van een ongeval veroorzaakt door een motorvoertuig of ieder ander vervoermiddel toebehorend aan een personeelslid van de Organisatie of door hem bestuurd of in geval van een overtreding van de verkeersvoorschriften waarbij een dergelijk vervoermiddel betrokken is; de deskundigen blijven zelfs na het beëindigen van hun functies bij de Organisatie deze immunité genieten;

b) onschendbaarheid van al hun officiële papieren en documenten;

c) de noodzakelijke valutafaciliteiten voor het overmaken van hun bezoldiging;

d) dezelfde faciliteiten, met betrekking tot hun persoonlijke bagage, als die zijn verleend aan de vertegenwoordigers van buitenlandse Regeringen met een tijdelijke officiële opdracht.

## Article 11

## But des privilèges et immunités accordés

§ 1<sup>er</sup>. Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2. Les autorités compétentes aux fins du § 1<sup>er</sup> sont :

- a) les Etats membres, pour leurs représentants;
- b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;
- c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

## Article 12

## Prévention d'abus

§ 1<sup>er</sup>. Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2. L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

## Article 13

## Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés :

- a) à l'article 8, à l'exception de la lettre *d*,
- b) à l'article 9, à l'exception des lettres *a*, *b*) et *d*,
- c) à l'article 10, à l'exception des lettres *a*) et *b*) à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

## Article 14

## Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

## Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV - Appendice A à la Convention)

TITRE I<sup>er</sup>. — GénéralitésArticle 1<sup>er</sup>

## Champ d'application

§ 1<sup>er</sup>. Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1<sup>er</sup> de la Convention.

## Artikel 11

## Doel van de verleende voorrechten en immunititeiten

§ 1. De in dit Protocol bedoelde voorrechten en immunititeiten zijn uitsluitend ingesteld teneinde, onder alle omstandigheden, het onbelemmerd functioneren van de Organisatie en de volledige onafhankelijkheid van de personen aan wie ze zijn verleend, te verzekeren. De bevoegde autoriteiten heffen elke immunititeit op in alle gevallen waarin de handhaving het optreden van de justitie kan belemmeren en waarin zij kan worden opgeheven zonder de verwezenlijking van het doel waartoe deze is verleend, aan te tasten.

§ 2. De bevoegde autoriteiten met betrekking tot de doeleinden van § 1 zijn :

- a) de lidstaten, ten aanzien van hun vertegenwoordigers;
- b) het Comité van Beheer, ten aanzien van de Secretaris-Generaal;
- c) de Secretaris-Generaal, ten aanzien van de andere personeelsleden van de Organisatie evenals ten aanzien van de deskundigen op wie de Organisatie een beroep doet.

## Artikel 12

## Voorkoming van misbruik

§ 1. Geen enkele bepaling van dit Protocol kan afbreuk doen aan het recht van iedere lidstaat om in het belang van zijn openbare veiligheid alle dienstige voorzorgsmaatregelen te nemen.

§ 2. De Organisatie werkt te allen tijde met de bevoegde autoriteiten van de lidstaten samen met de bedoeling een goede rechtsgang te vergemakkelijken, de naleving van de wetten en voorschriften van de betrokken lidstaten te verzekeren en elk misbruik te verhinderen waartoe de in dit Protocol bedoelde voorrechten en immunititeiten aanleiding zouden kunnen geven.

## Artikel 13

## Behandeling van eigen onderdanen

Geen enkele lidstaat is verplicht de voorrechten en immunititeiten genoemd :

- a) in artikel 8, met uitzondering van onder *d*,
- b) in artikel 9, met uitzondering van onder *a*, *b* en *d*,
- c) in artikel 10, met uitzondering van onder *a* en *b* te verlenen aan zijn eigen onderdanen of aan de personen die in deze Staat hun permanente woonplaats hebben.

## Artikel 14

## Aanvullende overeenkomsten

De Organisatie kan met een of verscheidene lidstaten aanvullende overeenkomsten sluiten met het oog op de toepassing van dit Protocol ten aanzien van deze lidstaat of deze lidstaten, alsook andere overeenkomsten met de bedoeling de goede werking van de Organisatie te verzekeren.

## Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV - Aanhangsel A bij het Verdrag)

## TITEL I. — Algemene bepalingen

## Artikel 1

## Toepassingsgebied

§ 1. Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing op elke overeenkomst van spoorwegvervoer van reizigers, onder bezwarende titel of om niet, wanneer de plaats van vertrek en de plaats van bestemming zijn gelegen in twee verschillende lidstaten. Dit geldt ongeacht de woonplaats of zetel en de nationaliteit van de partijen bij de vervoerovereenkomst.

§ 2. Wanneer een internationaal vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst, in aanvulling op het grensoverschrijdende vervoer per spoor, een binnenlands vervoer over de weg of over binnenwateren van een lidstaat omvat, zijn deze Uniforme Regelen van toepassing.

§ 3. Wanneer een internationaal vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst, in aanvulling op het vervoer per spoor, een vervoer over zee of een grensoverschrijdend vervoer over binnenwateren omvat, zijn deze Uniforme Regelen van toepassing, indien het vervoer over zee of het vervoer over binnenwateren wordt uitgevoerd over de lijnen die zijn ingeschreven op de in artikel 24, § 1 van het Verdrag bedoelde lijst van de lijnen.

§ 4. Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5. Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6. Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7. L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

#### Article 2

##### Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1<sup>er</sup>. Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2. L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1<sup>er</sup> peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) "véhicule" désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

#### Article 4

##### Dérogations

§ 1<sup>er</sup>. Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2. Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 4. Deze Uniforme Regelen zijn, voor wat betreft de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel van reizigers, eveneens van toepassing op personen die een zending begeleiden die wordt vervoerd overeenkomstig de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM).

§ 5. Deze Uniforme Regelen zijn niet van toepassing op het vervoer tussen stations gelegen op het grondgebied van aangrenzende Staten, wanneer de infrastructuur van deze stations wordt beheerd door één of meer beheerders van infrastructuur behorend tot een van deze Staten.

§ 6. Iedere Staat die partij is bij een ander met deze Uniforme Regelen vergelijkbaar verdrag betreffende het rechtstreekse internationale vervoer per spoor van reizigers kan, bij zijn verzoek tot toetreding tot het Verdrag, verklaren dat hij deze Uniforme Regelen slechts zal toepassen op vervoer verricht op een gedeelte van de op zijn grondgebied gelegen spoorweginfrastructuur. Dit gedeelte van de spoorweginfrastructuur moet nauwkeurig zijn omschreven en zijn aangesloten op de spoorweginfrastructuur van een lidstaat. Wanneer een Staat de bovengenoemde verklaring heeft afgelegd, zijn deze Uniforme Regelen slechts van toepassing indien :

a) de plaats van vertrek of van bestemming alsmede het vervoertraject, zoals die in de vervoerovereenkomst zijn bepaald, gelegen zijn op de omschreven spoorweginfrastructuur of

b) de omschreven spoorweginfrastructuur de verbinding vormt tussen de spoorweginfrastructuur van twee lidstaten en deze in de vervoerovereenkomst als vervoertraject voor transitovervoer is overgekomen.

§ 7. De Staat die overeenkomstig § 6 een verklaring heeft afgelegd, kan die op elk tijdstip herroepen door hiervan mededeling te doen aan de depositaris. Deze herroeping wordt van kracht een maand na de dag waarop de depositaris de lidstaten hiervan kennis heeft gegeven. De verklaring verliest haar werking, wanneer het in § 6, eerste volzin bedoelde verdrag voor die Staat buiten werking treedt.

#### Artikel 2

##### Verklaring betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers

§ 1. Iedere Staat kan op elk tijdstip verklaren dat hij alle bepalingen van deze Uniforme Regelen betreffende de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers niet zal toepassen op slachtoffers van een ongeval op zijn grondgebied, die zijn onderdanen zijn of hun gewone verblijfplaats hebben in deze Staat.

§ 2. De Staat die een verklaring overeenkomstig § 1 heeft afgelegd, kan deze op elk tijdstip herroepen door hiervan mededeling te doen aan de depositaris. Deze herroeping wordt van kracht een maand na de dag waarop de depositaris de lidstaten hiervan kennis heeft gegeven.

#### Artikel 3

##### Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen wordt verstaan onder :

a) « vervoerder », de contractuele vervoerder met wie de reiziger overeenkomstig deze Uniforme Regelen de vervoerovereenkomst heeft gesloten, of een opvolgende vervoerder, die op grond van deze overeenkomst aansprakelijk is;

b) « ondervoerder », een vervoerder die niet de vervoerovereenkomst heeft gesloten met de reiziger, maar aan wie de onder a) bedoelde vervoerder de uitvoering van het vervoer per spoor, geheel of gedeeltelijk, heeft toevertrouwd;

c) « Algemene vervoervoorwaarden », de voorwaarden van de vervoerder in de vorm van algemene voorwaarden of van in iedere lidstaat rechtens geldende tarieven die door het sluiten van de vervoerovereenkomst onderdeel daarvan zijn geworden;

d) « voertuig », motorvoertuig of aanhangwagen die ter gelegenheid van vervoer van reizigers wordt vervoerd.

#### Artikel 4

##### Afwijkingen

§ 1. De lidstaten kunnen overeenkomsten sluiten waarin van deze Uniforme Regelen wordt afgeweken voor vervoer dat uitsluitend wordt verricht tussen twee stations gelegen aan weerszijden van de grens, wanneer zich tussen deze stations en de grens geen ander station bevindt.

§ 2. Voor vervoer tussen twee lidstaten via een Staat die geen lidstaat is, kunnen de betrokken Staten overeenkomsten sluiten die van deze Uniforme Regelen afwijken.

§ 3. Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4. Les accords visés aux §§ 1<sup>er</sup> à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

#### Article 5

##### Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

#### TITRE II. — Conclusion et exécution du contrat de transport

#### Article 6

##### Contrat de transport

§ 1<sup>er</sup>. Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2. Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3. Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

#### Article 7

##### Titre de transport

§ 1<sup>er</sup>. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2. Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4. Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5. Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

#### Article 8

##### Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1<sup>er</sup>. Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2. Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

#### Article 9

##### Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1<sup>er</sup>. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir :

§ 3. Behoudens andere volkenrechtelijke bepalingen, kunnen twee of meer lidstaten onderling de voorwaarden vaststellen waaronder de vervoerders in het verkeer tussen deze Staten verplicht zijn reizigers, bagage, dieren en voertuigen te vervoeren.

§ 4. De in de §§ 1 tot en met 3 bedoelde overeenkomsten, alsmede hun inwerkingtreding worden medegedeeld aan de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer. De Secretaris-Generaal van de Organisatie stelt de lidstaten en de belanghebbende ondernemingen hiervan op de hoogte.

#### Artikel 5

##### Dwingend recht

Voorzover deze Uniforme Regelen het niet uitdrukkelijk toelaten, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van deze Uniforme Regelen nietig en zonder rechtsgevolgen. De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de vervoerovereenkomst tot gevolg. Niettemin kan een vervoerder een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich nemen dan die welke in deze Uniforme Regelen zijn bepaald.

#### TITEL II. — Sluiting en uitvoering van de vervoerovereenkomst

#### Artikel 6

##### Vervoerovereenkomst

§ 1. Op grond van de vervoerovereenkomst is de vervoerder verplicht de reiziger alsmede, in voorkomend geval, bagage en voertuigen te vervoeren naar de plaats van bestemming en de bagage en de voertuigen af te leveren op de plaats van bestemming.

§ 2. De vervoerovereenkomst moet worden vastgelegd in een of meer vervoerbewijzen die aan de reiziger worden overhandigd. Onverminderd artikel 9 tast het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van het vervoerbewijs noch het bestaan, noch de geldigheid van de overeenkomst aan, die onderworpen blijft aan deze Uniforme Regelen.

§ 3. Het vervoerbewijs levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst.

#### Artikel 7

##### Vervoerbewijs

§ 1. De Algemene vervoervoorwaarden bepalen de vorm en de inhoud van de vervoerbewijzen, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee zij moeten worden gedrukt en ingevuld.

§ 2. Op het vervoerbewijs moet ten minste worden vermeld :

- a) de vervoerder of de vervoerders;
- b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;
- c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.

§ 3. De reiziger moet er zich bij het in ontvangst nemen van het vervoerbewijs van overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen overeenstemt.

§ 4. Het vervoerbewijs is overdraagbaar, indien het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

§ 5. Het vervoerbewijs kan ook worden opgesteld in de vorm van elektronische registratie van gegevens, die kunnen worden omgezet in leesbare lettertekens. De voor de registratie en verwerking van de gegevens gebruikte procedures moeten uit functioneel oogpunt gelijkwaardig zijn, in het bijzonder wat betreft de bewijskracht van het vervoerbewijs, dat door deze elektronische gegevens wordt gevormd.

#### Artikel 8

##### Betaling en terugbetaling van de vervoerprijs

§ 1. Tenzij tussen de reiziger en de vervoerder anders is overeengekomen, moet de vervoerprijs vooraf worden betaald.

§ 2. De Algemene vervoervoorwaarden bepalen onder welke voorwaarden een terugbetaling van de vervoerprijs plaatsvindt.

#### Artikel 9

##### Recht op vervoer. Uitsluiting van vervoer

§ 1. De reiziger moet vanaf het begin van de reis voorzien zijn van een geldig vervoerbewijs en dit bij een controle van de vervoerbewijzen tonen. De Algemene vervoervoorwaarden kunnen bepalen :

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
- b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs, et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

#### Article 10

##### Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

#### Article 11

##### Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

### TITRE III. — *Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules*

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Dispositions communes*

#### Article 12

##### Objets et animaux admis

§ 1<sup>er</sup>. Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2. Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3. Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

#### Article 13

##### Vérification

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2. Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

#### Article 14

##### Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

a) dat een reiziger die geen geldig vervoerbewijs toont, boven de vervoerprijs een toeslag moet betalen.

b) dat een reiziger die weigert onmiddellijk de vervoerprijs of de toeslag te betalen, van het vervoer kan worden uitgesloten;

c) of en onder welke voorwaarden een terugbetaling van de toeslag plaatsvindt.

§ 2. De Algemene vervoer voorwaarden kunnen bepalen dat reizigers die :

a) een gevaar vormen voor de veiligheid en de goede bedrijfs gang of voor de veiligheid van andere reizigers,

b) andere reizigers op onaangevaarbare wijze lastig vallen, van het vervoer zijn uitgesloten of onderweg van het vervoer kunnen worden uitgesloten en dat deze personen geen recht hebben op terugbetaling van de vervoerprijs, noch van de prijs die ze hebben betaald voor het vervoer van hun bagage.

#### Artikel 10

##### Naleving van overheidsvoorschriften

De reiziger moet de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties naleven.

#### Artikel 11

##### Uitvallen en vertraging van een trein. Missen van een aansluiting

De vervoerder moet eventueel op het vervoerbewijs vermelden dat de trein is uitgevallen of de aansluiting is gemist.

### TITEL III. — *Vervoer van handbagage, dieren, bagage en voertuigen*

#### HOOFDSTUK I. — *Gemeenschappelijke bepalingen*

#### Artikel 12

##### Toegelaten voorwerpen en dieren

§ 1. De reiziger mag, overeenkomstig de Algemene vervoer voorwaarden, makkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) alsook levende dieren meenemen. Bovendien mag de reiziger voorwerpen van grote omvang meenemen, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoer voorwaarden. Voorwerpen of dieren die voor de reizigers hinderlijk kunnen zijn of schade kunnen veroorzaken, zijn van het vervoer uitgesloten.

§ 2. De reiziger kan, overeenkomstig de Algemene vervoer voorwaarden, voorwerpen en dieren als bagage verzenden.

§ 3. De vervoerder kan, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoer voorwaarden, het vervoer van voertuigen toelaten ter gelegenheid van het vervoer van reizigers.

§ 4 Het vervoer van gevaarlijke goederen als handbagage, bagage in of op voertuigen die overeenkomstig deze Titel per spoor worden vervoerd, moet in overeenstemming zijn met het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

#### Artikel 13

##### Onderzoek

§ 1. De vervoerder heeft bij een ernstig vermoeden van overtreding van de vervoer voorwaarden het recht te onderzoeken of de vervoerde voorwerpen (handbagage, bagage, voertuigen met inbegrip van hun lading) en dieren voldoen aan de vervoer voorwaarden, wanneer de wetten en voorschriften van de Staat waar het onderzoek moet plaatsvinden zulks niet verbieden. De reiziger moet worden verzocht bij het onderzoek aanwezig te zijn. Indien hij zich niet meldt of niet kan worden bereikt, moet de vervoerder een beroep doen op twee onafhankelijke getuigen.

§ 2. Wanneer wordt vastgesteld dat de vervoer voorwaarden niet zijn nageleefd, kan de vervoerder van de reiziger betaling verlangen van de kosten die in verband met het onderzoek zijn gemaakt.

#### Artikel 14

##### Naleving van overheidsvoorschriften

De reiziger moet tijdens zijn vervoer de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties met betrekking tot het vervoer van voorwerpen (handbagage, bagage, voertuigen met inbegrip van hun lading) en dieren, ter gelegenheid van zijn vervoer, naleven. Tenzij in de wetten en voorschriften van de desbetreffende Staat anders wordt bepaald, moet de reiziger bij het onderzoek van deze voorwerpen aanwezig zijn.

CHAPITRE II. — *Colis à main et animaux*

## Article 15

## Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

CHAPITRE III. — *Bagages*

## Article 16

## Expédition des bagages

§ 1<sup>er</sup>. Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2. Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4. Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

## Article 17

## Bulletin de bagages

§ 1<sup>er</sup>. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages :

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

## Article 18

## Enregistrement et transport

§ 1<sup>er</sup>. Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2. Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3. Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

## Article 19

## Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

## Article 20

## Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

HOOFDSTUK II. — *Handbagage en dieren*

## Artikel 15

## Toezicht

De reiziger moet toezicht uitoefenen op de handbagage en de dieren die hij meeneemt.

HOOFDSTUK III. — *Bagage*

## Artikel 16

## Aanbieding ten vervoer van bagage

§ 1. De contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van bagage moeten worden vastgelegd in een bagagebewijs dat aan de reiziger wordt overhandigd.

§ 2. Onverminderd artikel 22 tast het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van het bagagebewijs noch het bestaan, noch de geldigheid aan van bedingen met betrekking tot het vervoer van bagage, die onderworpen blijven aan deze Uniforme Regelen.

§ 3. Het bagagebewijs levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van de inschrijving van de bagage en van de voorwaarden van het vervoer ervan.

§ 4. Behoudens tegenbewijs wordt vermoed dat bij de inontvangstneming door de vervoerder de bagage in uiterlijk goede staat was en dat het aantal en de massa van de colli overeenkwamen met de vermelding op het bagagebewijs.

## Artikel 17

## Bagagebewijs

§ 1. De Algemene vervoer voorwaarden bepalen de vorm en de inhoud van het bagagebewijs, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee het moet worden gedrukt en ingevuld. Artikel 7, § 5 is van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Op het bagagebewijs moet ten minste worden vermeld :

- a) de vervoerder of de vervoerders;
- b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;
- c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om de contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van de bagage te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.

§ 3. De reiziger moet er zich bij het in ontvangst nemen van het bagagebewijs van overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen overeenstemt.

## Artikel 18

## Inschrijving en vervoer

§ 1. Behoudens in de Algemene vervoer voorwaarden bepaalde uitzonderingen, wordt bagage slechts ingeschreven op vertoon van een vervoerbewijs dat ten minste geldig is tot de plaats van bestemming van de bagage. De inschrijving geschiedt overigens volgens de op de plaats van verzending geldende voorschriften.

§ 2. Wanneer de Algemene vervoer voorwaarden bepalen dat bagage ten vervoer mag worden toegelaten zonder vertoon van een vervoerbewijs, zijn de bepalingen van deze Uniforme Regelen betreffende de rechten en verplichtingen van de reiziger met betrekking tot zijn bagage van overeenkomstige toepassing op de afzender van de bagage.

§ 3. De vervoerder kan de bagage met een andere trein of met een ander vervoermiddel en over een ander vervoertraject vervoeren dan die welke door de reiziger worden gebruikt.

## Artikel 19

## Betaling van de prijs voor het vervoer van bagage

Tenzij tussen de reiziger en de vervoerder anders is overeengekomen, moet de prijs voor het vervoer van bagage worden betaald bij de inschrijving.

## Artikel 20

## Merken van de bagage

De reiziger moet op een goed zichtbare plaats op ieder collo een houdbare en duidelijke aanduiding plaatsen van :

- a) zijn naam en zijn adres;
- b) de plaats van bestemming.

## Article 21

## Droit de disposer des bagages

§ 1<sup>er</sup>. Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

## Article 22

## Livraison

§ 1<sup>er</sup>. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3. Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4. A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5. Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6. Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8. Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

## CHAPITRE IV. — Véhicules

## Article 23

## Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

## Article 24

## Bulletin de transport

§ 1<sup>er</sup>. Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2. Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

## Artikel 21

## Recht om over de bagage te beschikken

§ 1. Indien de omstandigheden dit toestaan en de voorschriften van de douane of van andere overheidsinstanties zich daartegen niet verzetten, kan de reiziger om de teruggave van de bagage verzoeken op de plaats van verzending tegen afgifte van het bagagebewijs en, wanneer de Algemene vervoer voorwaarden zulks bepalen, op vertoon van het vervoerbewijs.

§ 2. In de Algemene vervoer voorwaarden kunnen andere bepalingen zijn opgenomen betreffende het recht om over de bagage te beschikken, in het bijzonder het wijzigen van de plaats van bestemming en de eventuele hieruit voortvloeiende financiële gevolgen voor de reiziger.

## Artikel 22

## Aflevering

§ 1. De aflevering van bagage geschiedt tegen afgifte van het bagagebewijs en eventueel tegen betaling van de op de zending drukkende kosten. De vervoerder heeft het recht doch niet de verplichting te onderzoeken of de houder van het bagagebewijs bevoegd is tot inontvangstneming.

§ 2. Met de aflevering aan de houder van het bagagebewijs worden, wanneer zulks overeenkomstig de op de plaats van aflevering geldende voorschriften geschiedt, gelijkgesteld :

a) de afgifte van de bagage aan de douane of belastinginstanties in hun expeditie- of opslagruimten, wanneer die zich niet onder de hoede van de vervoerder bevinden;

b) het toevertrouwen van levende dieren aan een derde.

§ 3. De houder van het bagagebewijs kan op de plaats van bestemming om de aflevering van de bagage verzoeken zodra de overeengekomen tijd alsook, eventueel, de benodigde tijd voor de afhandeling door de douane of andere overheidsinstanties is verstreken.

§ 4. Wordt het bagagebewijs niet afgegeven, dan is de vervoerder slechts gehouden de bagage af te leveren aan degene die zijn recht daarop bewijst; bij onvoldoende bewijs kan de vervoerder een zekerheid verlangen.

§ 5. De bagage wordt afgeleverd op de plaats van bestemming waarvoor zij is ingeschreven.

§ 6. De houder van het bagagebewijs aan wie de bagage niet is afgeleverd, kan verlangen dat de dag en het uur waarop hij overeenkomstig § 3 om de aflevering heeft verzocht op het bagagebewijs worden vermeld.

§ 7. De rechthebbende kan de inontvangstneming van de bagage weigeren, indien de vervoerder geen gevolg geeft aan zijn verzoek over te gaan tot onderzoek van de bagage teneinde een beweerde schade vast te stellen.

§ 8. Overigens vindt de aflevering van de bagage plaats overeenkomstig de op de plaats van bestemming geldende voorschriften.

## HOOFDSTUK IV. — Voertuigen

## Artikel 23

## Vervoer voorwaarden

De bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoer voorwaarden regelen met name de voorwaarden voor de toelating tot het vervoer, de inschrijving, de belading en het vervoer, het lossen en de aflevering, alsook de verplichtingen van de reiziger.

## Artikel 24

## Vervoerbewijs

§ 1. De contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van voertuigen moeten worden vastgelegd in een vervoerbewijs dat aan de reiziger wordt overhandigd. Dit vervoerbewijs kan deel uitmaken van het vervoerbewijs van de reiziger.

§ 2. De bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoer voorwaarden regelen de vorm en de inhoud van het vervoerbewijs, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee het moet worden gedrukt en ingevuld. Artikel 7, § 5 is van overeenkomstige toepassing.

§ 3. Op het vervoerbewijs moet ten minste worden vermeld :

a) de vervoerder of de vervoerders;

b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

#### Article 25

##### Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

#### TITRE IV. — Responsabilité du transporteur

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

#### Article 26

##### Fondement de la responsabilité

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3. Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4. Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1<sup>er</sup>.

§ 5. Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

#### Article 27

##### Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1<sup>er</sup>. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

#### Article 28

##### Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om de contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van voertuigen te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.

§ 4. De reiziger moet zich bij het in ontvangst nemen van het vervoerbewijs ervan overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen overeenstemt.

#### Artikel 25

##### Toepasselijk recht

Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk zijn de bepalingen van Hoofdstuk III betreffende het vervoer van bagage van toepassing op voertuigen.

#### TITEL IV. — Aansprakelijkheid van de vervoerder

##### HOOFDSTUK I. — Aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers

#### Artikel 26

##### Aansprakelijkheidsgronden

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade ten gevolge van dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger, veroorzaakt door een ongeval dat in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf aan de reiziger is overkomen tijdens zijn verblijf in de spoorwegvoertuigen of bij het in- of uitstappen, ongeacht welke spoorweginfrastructuur wordt gebruikt.

§ 2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven :

a) indien het ongeval is veroorzaakt door omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;

b) voorzover het ongeval te wijten is aan schuld van de reiziger;

c) indien het ongeval te wijten is aan het gedrag van een derde, dat de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen; een andere onderneming die dezelfde spoorweginfrastructuur gebruikt, wordt niet aangemerkt als een derde; het recht van regres wordt niet aangetast.

§ 3. Indien het ongeval te wijten is aan het gedrag van een derde en indien desondanks de vervoerder niet geheel van zijn aansprakelijkheid is ontheven overeenkomstig § 2, onder c), is hij voor het geheel aansprakelijk binnen de grenzen van deze Uniforme Regelen onverminderd zijn eventueel regres op de derde.

§ 4. Deze Uniforme Regelen laten de eventuele aansprakelijkheid van de vervoerder in de niet in § 1 bedoelde gevallen onverlet.

§ 5. Wanneer een vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde vervoerovereenkomst door opeenvolgende vervoerders wordt verricht, is in geval van dood en letsel van reizigers die vervoerder aansprakelijk, die volgens de vervoerovereenkomst verplicht is tot het uitvoeren van het vervoer gedurende welke het ongeval zich heeft voorgedaan. Wanneer het vervoer niet is verricht door de vervoerder maar door een ondervoerder, zijn beide vervoerders overeenkomstig deze Uniforme Regelen hoofdelijk aansprakelijk.

#### Artikel 27

##### Schadevergoeding in geval van dood

§ 1. In geval van dood van de reiziger omvat de schadevergoeding :

a) de ten gevolge van het overlijden noodzakelijke kosten, met name die van het vervoer van het stoffelijk overschot en de lijkbezorging;

b) indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de in artikel 28 bedoelde schadevergoeding.

§ 2. Indien door de dood van de reiziger andere personen, jegens wie hij een wettelijke onderhoudsplicht had of in de toekomst gehad zou hebben, hun onderhoud verliezen, moeten ook dezen voor dit verlies schadeloos gesteld worden. De vordering tot schadevergoeding van personen, van wie de reiziger zonder wettelijke verplichting het onderhoud verzorgde, blijft onderworpen aan het nationale recht.

#### Artikel 28

##### Schadevergoeding in geval van letsel

In geval van verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger omvat de schadevergoeding :

a) de noodzakelijke kosten, met name die van behandeling en vervoer;

b) het vermogensnadeel dat de reiziger lijdt door een gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid of door een toename van zijn behoeften.

## Article 29

## Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

## Article 30

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1<sup>er</sup>. Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1<sup>er</sup> est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

## Article 31

## Autres moyens de transport

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1<sup>er</sup> et à l'article 33, § 1<sup>er</sup>, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

## CHAPITRE II. — Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

## Article 32

## Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur ou

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3. Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1<sup>er</sup>. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

## Artikel 29

## Vergoeding van andere personenschade

Het nationale recht bepaalt of en in welke mate de vervoerder andere dan de in de artikelen 27 en 28 bedoelde personenschade moet vergoeden.

## Artikel 30

Wijze en hoogte van de schadevergoeding in geval van dood of letsel

§ 1. De in de artikelen 27, § 2 en 28 onder b bedoelde schadevergoeding moet als gekapitaliseerde som worden uitgekeerd. Indien evenwel het nationale recht de toekenning van een periodieke uitkering toelaat, wordt de vergoeding op deze wijze uitgekeerd, wanneer de gewonde reiziger of de in artikel 27, § 2 bedoelde rechthebbenden zulks verlangen.

§ 2. De hoogte van de krachtens § 1 toe te kennen schadevergoeding wordt bepaald volgens het nationale recht. Bij de toepassing van deze Uniforme Regelen geldt evenwel per reiziger een maximumbedrag van 175 000 rekeneenheden in een gekapitaliseerde som of in een met deze som overeenstemmende jaarlijkse uitkering, voorzover in het nationale recht een lager maximumbedrag is bepaald.

## Artikel 31

## Andere vervoermiddelen

§ 1. Behoudens § 2 zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers niet van toepassing op schade die is ontstaan tijdens het vervoer dat overeenkomstig de vervoerovereenkomst geen spoorwegvervoer was.

§ 2. Wanneer evenwel spoorwegvoertuigen per veerboot worden vervoerd, zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers van toepassing op de in artikel 26, § 1 en artikel 33, § 1 bedoelde schade veroorzaakt door een ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf dat aan de reiziger is overkomen tijdens zijn verblijf in die voertuigen of bij het in- of uitstappen.

§ 3. Wanneer de uitoefening van het spoorwegbedrijf ten gevolge van buitengewone omstandigheden tijdelijk wordt onderbroken en de reizigers met een ander vervoermiddel worden vervoerd, is de vervoerder krachtens deze Uniforme Regelen aansprakelijk.

## HOOFDSTUK II. — Aansprakelijkheid in geval van niet-nakoming van de dienstregeling

## Artikel 32

## Aansprakelijkheid in geval van uitvallen, vertraging van een trein of gemiste aansluiting

§ 1. De vervoerder is jegens de reiziger aansprakelijk voor schade die het gevolg is van het feit dat door het uitvallen, door de vertraging van een trein of door het missen van een aansluiting de reis niet op dezelfde dag kan worden voortgezet, of dat de voortzetting hiervan als gevolg van de gegeven omstandigheden niet in redelijkheid kan worden verlangd. De schadevergoeding omvat de redelijke kosten voor overnachting en voor het waarschuwen van personen die de reiziger verwachten.

§ 2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven, wanneer het uitvallen, de vertraging of het missen van een aansluiting te wijten is aan een van de volgende oorzaken :

a) omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;

b) schuld van de reiziger of;

c) het gedrag van een derde, dat de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen; een andere onderneming die dezelfde spoorweginfrastructuur gebruikt, wordt niet aangemerkt als een derde; het recht van regres wordt niet aangetast.

§ 3. Het nationale recht bepaalt of en in welke mate de vervoerder andere dan de in § 1 bedoelde schade moet vergoeden. Deze bepaling laat artikel 44 onverlet.

CHAPITRE III. — *Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules*

Section 1<sup>re</sup>. — Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

§ 1<sup>er</sup>. En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2. Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1<sup>er</sup>, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2. — Bagages

Article 36

Fondement de la responsabilité

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

- a) absence ou défaut de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1<sup>er</sup>. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

HOOFDSTUK III. — *Aansprakelijkheid voor handbagage, dieren, bagage en voertuigen*

Afdeling 1. — Handbagage en dieren

Artikel 33

Aansprakelijkheid

§ 1. In geval van dood en letsel van reizigers is de vervoerder bovendien aansprakelijk voor de schade ten gevolge van het gehele of gedeeltelijke verlies of van beschadiging van voorwerpen die de reiziger bij zich droeg of als handbagage bij zich had; dit geldt eveneens voor de dieren die de reiziger meegenomen had. Artikel 26 is van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Overigens is de vervoerder slechts aansprakelijk voor schade ten gevolge van het gehele of gedeeltelijke verlies van voorwerpen, handbagage of dieren, waarover de reiziger overeenkomstig artikel 15 verplicht is toezicht uit te oefenen, indien deze schade wordt veroorzaakt door schuld van de vervoerder. De overige artikelen van Titel IV, met uitzondering van artikel 51, en Titel VI zijn in dit geval niet van toepassing.

Artikel 34

Beperking van schadevergoeding in geval van verlies of beschadiging van voorwerpen

Wanneer de vervoerder krachtens artikel 33, § 1 aansprakelijk is, moet hij de schade vergoeden tot ten hoogste 1400 rekeneenheden per reiziger.

Artikel 35

Ontheffing van aansprakelijkheid

De vervoerder is jegens de reiziger niet aansprakelijk voor schade ten gevolge van het feit dat de reiziger de voorschriften van de douane of van andere overheidsinstanties niet heeft nageleefd.

Afdeling 2. — Bagage

Artikel 36

Aansprakelijkheidsgronden

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade ten gevolge van geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van de bagage vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, alsmede ten gevolge van de vertraging in de aflevering.

§ 2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven voorzover het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering is veroorzaakt door schuld van de reiziger, door een opdracht van de reiziger die niet het gevolg is van de schuld van de vervoerder, door eigen gebrek van de bagage of door omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.

§ 3. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven, voorzover het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere risico's, verbonden aan een of meer van de volgende feiten :

- a) het ontbreken of de gebrekkigheid van de verpakking;
- b) de bijzondere aard van de bagage;
- c) de inschrijving van voorwerpen als bagage, die van het vervoer zijn uitgesloten.

Artikel 37

Bewijslast

§ 1. Het bewijs dat het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering door een van de in artikel 36, § 2 genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de vervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder bewijst dat het verlies of de beschadiging, gelet op de omstandigheden van het geval, kan zijn ontstaan uit een of meer van de in artikel 36, § 3 genoemde bijzondere risico's, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging daardoor is veroorzaakt. De rechthebbende heeft evenwel het recht te bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door een van deze risico's is veroorzaakt.

## Article 38

## Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

## Article 39

## Transporteur substitué

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2. Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renoncements qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

## Article 40

## Présomption de perte

§ 1<sup>er</sup>. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

## Artikel 38

## Opvolgende vervoerders

Wanneer een vervoer dat het onderwerp vormt van één en dezelfde vervoerovereenkomst, door meer opvolgende vervoerders wordt verricht, treedt iedere vervoerder door het overnemen van de bagage met het bagagebewijs of door het overnemen van het voertuig met het vervoerbewijs, met betrekking tot het vervoer van de bagage of van de voertuigen, toe tot de vervoerovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van het bagagebewijs of het vervoerbewijs en neemt hij de daaruit voortvloeiende verplichtingen op zich. In dit geval is iedere vervoerder aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele vervoertraject tot aan de aflevering.

## Artikel 39

## Ondervervoerder

§ 1. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, al dan niet op grond van een aan hem in de vervoerovereenkomst toegekende bevoegdheid, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer.

§ 2. Alle bepalingen van deze Uniforme Regelen die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door hem verrichte vervoer. Wanneer een vordering wordt ingesteld tegen zijn ondergeschikten en andere personen van wier diensten de ondervervoerder gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, zijn de artikelen 48 en 52 van toepassing.

§ 3. Een bijzondere overeenkomst waarin de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet op hem rusten krachtens deze Uniforme Regelen of waarin hij afziet van rechten die hem ingevolge deze Uniforme Regelen zijn toegekend, is niet bindend voor de ondervervoerder die hiermee niet uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Ongeacht of de ondervervoerder deze overeenkomst al dan niet heeft aanvaard, blijft de vervoerder niettemin gebonden aan de uit deze bijzondere overeenkomst voortvloeiende verplichtingen of afstand van rechten.

§ 4. Wanneer en voorzover de vervoerder en de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

§ 5. Het totale bedrag van de schadevergoeding verschuldigd door de vervoerder, de ondervervoerder alsmede door hun ondergeschikten en andere personen van wier diensten zij gebruik maken bij de uitvoering van het vervoer is niet hoger dan de in de deze Uniforme Regelen voorgeschreven maximumbedragen.

§ 6. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijke regresrechten tussen de vervoerder en de ondervervoerder.

## Artikel 40

## Vermoeden van verlies

§ 1. De rechthebbende kan zonder nader bewijs een collo als verloren beschouwen, wanneer het niet binnen 14 dagen na het overeenkomstig artikel 22, § 3 gedane verzoek tot aflevering aan hem is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. Indien een als verloren beschouwd collo binnen een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, moet de vervoerder daarvan kennis geven aan de rechthebbende, wanneer zijn adres bekend is of kan worden achterhaald.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van de in § 2 bedoelde kennisgeving kan de rechthebbende verzoeken dat het collo aan hem wordt afgeleverd. In dit geval moet hij de kosten voor het vervoer van het collo van de plaats van verzending tot de plaats van aflevering betalen en de ontvangen schadevergoeding terugbetalen, onder aftrek, in voorkomend geval, van de kosten die in deze schadevergoeding begrepen zouden zijn geweest. Hij behoudt niettemin zijn in artikel 43 bedoelde rechten op schadevergoeding voor vertraging in de aflevering.

§ 4. Indien het teruggevonden collo niet binnen de in § 3 bedoelde termijn is opgeëist of indien het collo meer dan een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, beschikt de vervoerder daarover overeenkomstig de wetten en voorschriften die gelden op de plaats waar het collo zich bevindt.

## Article 41

## Indemnité en cas de perte

§ 1<sup>er</sup>. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

## Article 42

## Indemnité en cas d'avarie

§ 1<sup>er</sup>. En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2. L'indemnité n'excède pas :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

## Article 43

## Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1<sup>er</sup>. En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> est payée pour la partie non perdue.

§ 4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

## Section 3. — Véhicules

## Article 44

## Indemnité en cas de retard

§ 1<sup>er</sup>. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

## Artikel 41

## Schadevergoeding in geval van verlies

§ 1. In geval van geheel of gedeeltelijk verlies van bagage moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, betalen :

a) indien de omvang van de schade is bewezen, een aan dit bedrag gelijke schadevergoeding, die echter niet meer kan bedragen dan 80 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa of 1 200 rekeneenheden per collo;

b) indien de omvang van de schade niet is bewezen, een vaste schadevergoeding van 20 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa of 300 rekeneenheden per collo.

De wijze van vergoeding, per ontbrekend kilogram of per collo, wordt in de Algemene vervoer voorwaarden geregeld.

§ 2. De vervoerder moet bovendien de vervoerprijs van de bagage en de overige ter zake van het vervoer van het verloren collo betaalde bedragen, alsook de reeds betaalde douanerechten en accijnzen terugbetalen.

## Artikel 42

## Schadevergoeding in geval van beschadiging

§ 1. In geval van beschadiging van bagage moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen gelijk aan de waardevermindering van de bagage.

§ 2. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan :

a) indien de gehele bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van geheel verlies te betalen bedrag;

b) indien slechts een gedeelte van de bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van verlies van het in waarde verminderde gedeelte te betalen bedrag.

## Artikel 43

## Schadevergoeding in geval van vertraging in de aflevering

§ 1. In geval van vertraging in de aflevering van de bagage moet de vervoerder voor elk ondeelbaar tijdvak van 24 uur te rekenen vanaf het verzoek tot aflevering, doch met een maximum van 14 dagen, betalen :

a) indien de rechthebbende bewijst dat daardoor een schade, met inbegrip van een beschadiging, is ontstaan, een aan de omvang van de schade gelijke schadevergoeding tot ten hoogste 0,80 rekeneenheid per kilogram brutomassa of 14 rekeneenheden per collo van de met vertraging afgeleverde bagage;

b) indien de rechthebbende niet bewijst dat daardoor een schade is ontstaan, een vaste schadevergoeding van 0,14 rekeneenheid per kilogram bruto-massa of 2,80 rekeneenheden per collo van de met vertraging afgeleverde bagage.

De wijze van vergoeding, per kilogram of per collo, wordt in de Algemene vervoer voorwaarden geregeld.

§ 2. In geval van geheel verlies van de bagage komt de in § 1 bedoelde schadevergoeding niet bovenop die bedoeld in artikel 41.

§ 3. In geval van gedeeltelijk verlies van de bagage wordt de in § 1 bedoelde schadevergoeding voor het niet verloren gedeelte betaald.

§ 4. In geval van beschadiging van de bagage die niet het gevolg is van de vertraging in de aflevering, komt, in voorkomend geval, de in § 1 bedoelde schadevergoeding bovenop die bedoeld in artikel 42.

§ 5. In geen geval kan de som van de in § 1 bedoelde schadevergoeding en die van de artikelen 41 en 42 hoger zijn dan de schadevergoeding die verschuldigd is in geval van geheel verlies van de bagage.

## Afdeling 3. — Voertuigen

## Artikel 44

## Schadevergoeding in geval van vertraging

§ 1. In geval van aan de vervoerder te wijten vertraging bij het laden of in geval van vertraging bij de aflevering van een voertuig moet de vervoerder, wanneer de rechthebbende bewijst dat daardoor een schade is ontstaan, een schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs van het voertuig.

§ 2. Indien de rechthebbende, in geval van aan de vervoerder te wijten vertraging bij het laden, afziet van uitvoering van de vervoerovereenkomst wordt de vervoerprijs aan hem terugbetaald. Bovendien kan hij, wanneer hij bewijst dat door deze vertraging schade is ontstaan, een schadevergoeding eisen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs.

## Article 45

## Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

## Article 46

## Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1<sup>er</sup>. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2. En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1<sup>er</sup>, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## Article 47

## Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

CHAPITRE IV. — *Dispositions communes*

## Article 48

## Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## Article 49

## Conversion et intérêts

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

## Article 50

## Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

## Artikel 45

## Schadevergoeding in geval van verlies

Bij geheel of gedeeltelijk verlies van een voertuig wordt de aan de rechthebbende voor de bewezen schade te betalen schadevergoeding berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig. Deze vergoeding kan niet meer dan 8000 rekeneenheden bedragen. Een al dan niet beladen aanhangwagen wordt als een bijzonder voertuig beschouwd.

## Artikel 46

## Aansprakelijkheid met betrekking tot andere voorwerpen

§ 1. Met betrekking tot voorwerpen achtergelaten in het voertuig of in stevig aan het voertuig bevestigde houders (bijvoorbeeld dakkoffers voor bagage of ski's) is de vervoerder slechts aansprakelijk voor door zijn schuld veroorzaakte schade. De totale schadevergoeding bedraagt niet meer dan 1 400 rekeneenheden.

§ 2. Met betrekking tot aan de buitenkant van het voertuig bevestigde voorwerpen, met inbegrip van de in § 1 bedoelde houders, is de vervoerder slechts aansprakelijk indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

## Artikel 47

## Toepasselijk recht

Behoudens de bepalingen van deze Afdeling zijn de bepalingen van Afdeling 2 met betrekking tot de aansprakelijkheid voor bagage van toepassing op voertuigen.

HOOFDSTUK IV. — *Gemeenschappelijke bepalingen*

## Artikel 48

## Verlies van het recht om beperkingen van aansprakelijkheid in te roepen

De in deze Uniforme Regelen bedoelde beperkingen van aansprakelijkheid alsook de bepalingen van het nationale recht die de vergoeding tot een bepaald bedrag beperken, zijn niet van toepassing, indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

## Artikel 49

## Omrekening en rente

§ 1. Wanneer voor de berekening van de schadevergoeding omrekening van bedragen uitgedrukt in buitenlandse munten vereist is, vindt omrekening plaats volgens de koers die geldt op de dag en de plaats van betaling van de schadevergoeding.

§ 2. De rechthebbende kan een rente ten bedrage van vijf procent per jaar over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van het indienen van de in artikel 55 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van het instellen van de rechtsvordering.

§ 3. Voor de krachtens de artikelen 27 en 28 verschuldigde schadevergoeding loopt de rente evenwel vanaf de dag, waarop de voor de vaststelling van het vergoedingsbedrag bepalende feiten zijn voorgevallen, indien deze dag later valt dan die van het indienen van de vordering buiten rechte of van het instellen van de rechtsvordering.

§ 4. Met betrekking tot bagage is de rente slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan 16 rekeneenheden per bagagebewijs.

§ 5. Met betrekking tot bagage loopt de rente niet, indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de voor de definitieve regeling van de vordering nodige bewijsstukken aan de vervoerder overlegt, tussen de afloop van deze termijn en de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

## Artikel 50

## Aansprakelijkheid in geval van een kernongeval

De vervoerder is ontheven van de krachtens deze Uniforme Regelen op hem rustende aansprakelijkheid, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval en wanneer de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

## Article 51

## Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

## Article 52

## Autres actions

§ 1<sup>er</sup>. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

## TITRE V. — Responsabilité du voyageur

## Article 53

## Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

1. des articles 10, 14 et 20,
2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1<sup>er</sup>.

## TITRE VI. — Exercice des droits

## Article 54

## Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1<sup>er</sup>. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

## Article 55

## Réclamations

§ 1<sup>er</sup>. Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

## Artikel 51

## Personen voor wie de vervoerder aansprakelijk is

De vervoerder is aansprakelijk voor zijn ondergeschikten en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, wanneer deze ondergeschikten of andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. De beheerders van de spoorweginfrastructuur waarop het vervoer wordt verricht, worden beschouwd als personen van wier diensten de vervoerder gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer.

## Artikel 52

## Andere vorderingen

§ 1. In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.

§ 2. Hetzelfde geldt voor een vordering ingesteld tegen de ondergeschikten en de andere personen voor wie de vervoerder krachtens artikel 51 aansprakelijk is.

## TITEL V. — Aansprakelijkheid van de reiziger

## Artikel 53

## Bijzondere aansprakelijkheidsgronden

De reiziger is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade :

a) die het gevolg is van het niet nakomen van zijn verplichtingen krachtens

1. de artikelen 10, 14 en 20,
2. de bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoer voorwaarden, of
3. het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID),

of

b) veroorzaakt door voorwerpen of dieren die hij meeneemt,

tenzij hij bewijst dat de schade een gevolg is van omstandigheden die hij, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen. Deze bepaling laat de aansprakelijkheid die op de vervoerder kan rusten krachtens de artikelen 26 en 33, § 1 onverlet.

## TITEL VI. — Uitoefening van rechten

## Artikel 54

## Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging van een voorwerp dat onder de hoede van de vervoerder wordt vervoerd (bagage, voertuigen), door de vervoerder wordt ontdekt of vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de vervoerder onverwijld en zo mogelijk in aanwezigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken dat naargelang de aard van de schade, de toestand van het voorwerp en zo mogelijk de omvang, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan van de schade vermeldt.

§ 2. Een afschrift van dit proces-verbaal moet kosteloos aan de rechthebbende worden verstrekt.

§ 3. Wanneer de rechthebbende niet met de vermeldingen in het proces-verbaal instemt, kan hij verlangen dat de toestand van de bagage of van het voertuig alsmede de oorzaak en het bedrag van de schade worden vastgesteld door een door de partijen bij de vervoerovereenkomst of door de rechter benoemde deskundige. De procedure is onderworpen aan de wetten en voorschriften van de Staat waar de vaststelling geschiedt.

## Artikel 55

## Vorderingen buiten rechte

§ 1. Vorderingen buiten rechte met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers moeten schriftelijk worden ingediend bij de vervoerder tegen wie de rechtsovereenkomst kan worden ingesteld. Wanneer het een vervoer betreft dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst en dat wordt verricht door opvolgende vervoerders kunnen de vorderingen buiten rechte worden ingediend zowel bij de eerste als bij de laatste vervoerder alsook bij de vervoerder die zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst werd gesloten, heeft in de Staat waarin de reiziger zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft.

§ 2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

#### Article 56

##### Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1<sup>er</sup>. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2. Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

#### Article 57

##### For

§ 1<sup>er</sup>. Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2. Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1<sup>er</sup>, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

#### Article 58

##### Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1<sup>er</sup>. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

a) dans le délai prévu au § 1<sup>er</sup>, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1<sup>er</sup>;

b) dans le délai prévu au § 1<sup>er</sup>, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

§ 2. Andere vorderingen buiten rechte met betrekking tot de vervoerovereenkomst moeten schriftelijk bij de in artikel 56, §§ 2 en 3 bedoelde vervoerder worden ingediend.

§ 3. De stukken die de rechthebbende bij zijn vordering buiten rechte wil voegen, moeten worden overgelegd in origineel of, in voorkomend geval op verzoek van de vervoerder, in een naar behoren gewaarmerkt afschrift. Bij de regeling van de vordering buiten rechte kan de vervoerder de teruggave van het vervoerbewijs, het bagagebewijs en het vervoerbewijs van het voertuig verlangen.

#### Artikel 56

##### Vervoerders die in rechte kunnen worden aangesproken

§ 1. De op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers gegronde rechtsvordering kan slechts worden ingesteld tegen een krachtens artikel 26, § 5 aansprakelijke vervoerder.

§ 2. Behoudens § 4 kunnen andere op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsvorderingen van reizigers uitsluitend worden ingesteld tegen de eerste of laatste vervoerder of tegen de vervoerder die dat deel van het vervoer verrichtte gedurende welke het feit dat tot de rechtsvordering heeft geleid, zich heeft voorgedaan.

§ 3. Wanneer in geval het vervoer wordt verricht door opvolgende vervoerders, de vervoerder die de bagage of het voertuig moet afleveren met zijn instemming is ingeschreven op het bagagebewijs of het vervoerbewijs, kan overeenkomstig § 2 de rechtsvordering tegen hem worden ingesteld, zelfs als hij de bagage of het voertuig niet heeft ontvangen.

§ 4. De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de vervoerder die dit bedrag heeft geïnd of tegen degene ten voordele van wie dit bedrag is geïnd.

§ 5. De rechtsvordering kan tegen een andere dan de in de §§ 2 en 4 bedoelde vervoerders worden ingesteld als tegeneis of als verweer in een geding over een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde vordering.

§ 6. Voorzover deze Uniforme Regelen van toepassing zijn op de ondervoerder, kan tegen hem eveneens een rechtsvordering worden ingesteld.

§ 7. Indien de eiser de keuze heeft tussen meer vervoerders, vervalt zijn keuzerecht zodra de rechtsvordering tegen een van hen is ingesteld; dit geldt eveneens indien de eiser de keuze heeft tussen een of meer vervoerders en een ondervoerder.

#### Artikel 57

##### Rechtsmacht

§ 1. De op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvorderingen kunnen worden ingesteld bij de rechterlijke instanties van de door de partijen in onderlinge overeenstemming aangewezen Lidstaten of bij de rechter van de lidstaat op wiens grondgebied de verweerder zijn woonplaats of gewone verblijfplaats, zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst is gesloten, heeft. Het instellen van een rechtsvordering bij een andere rechter is niet mogelijk.

§ 2. Wanneer een op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvordering aanhangig is bij een in § 1 bedoelde bevoegde rechterlijke instantie of wanneer in een dergelijk geschil deze rechter uitspraak heeft gedaan, kan geen nieuwe rechtsvordering worden ingesteld voor dezelfde zaak tussen dezelfde partijen, tenzij de uitspraak van de rechter bij wie de eerste rechtsvordering is ingesteld niet ten uitvoer kan worden gelegd in de Staat waar de nieuwe rechtsvordering is ingesteld.

#### Artikel 58

##### Verval van de vordering in geval van dood en letsel

§ 1. Elke vordering van de rechthebbende, gegrond op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel van reizigers, vervalt indien hij niet binnen twaalf maanden, te rekenen vanaf het ogenblik dat hij kennis heeft van de schade, het aan de reiziger overkomen ongeval heeft meegedeeld aan een van de vervoerders, bij wie een vordering buiten rechte kan worden ingesteld volgens artikel 55, § 1. Wanneer de rechthebbende het ongeval mondeling heeft meegedeeld aan de vervoerder, moet deze aan hem een bevestiging van de mondelinge kennisgeving afgeven.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet, indien

a) de rechthebbende binnen de in § 1 bedoelde termijn een vordering buiten rechte bij een van de in artikel 55, § 1 bedoelde vervoerders heeft ingediend;

b) de aansprakelijke vervoerder binnen de in § 1 bedoelde termijn op een andere wijze kennis heeft gekregen van het aan de reiziger overkomen ongeval;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

#### Article 59

##### Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1<sup>er</sup>. L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

#### Article 60

##### Prescription

§ 1<sup>er</sup>. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3. La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4. En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

c) van het ongeval niet of te laat kennis is gegeven ten gevolge van aan de rechthebbende niet toe te rekenen omstandigheden;

d) de rechthebbende bewijst dat het ongeval is veroorzaakt door de schuld van de vervoerder.

#### Artikel 59

##### Verval van de vordering uit bagagevervoer

§ 1. Door de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke vordering uit de vervoerovereenkomst tegen de vervoerder in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering.

§ 2 De vordering vervalt evenwel niet :

a) in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging, indien

1. het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 54 is vastgesteld vóór de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende;

2. de vaststelling, die overeenkomstig artikel 54 had moeten geschieden, slechts door de schuld van de vervoerder achterwege is gebleven;

b) in geval van uiterlijk niet waarneembare schade, die is vastgesteld na de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende, indien deze

1. de vaststelling overeenkomstig artikel 54 onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na de inontvangstneming van de bagage verlangt, en

2. bovendien bewijst, dat de schade tussen de aanneming ten vervoer door de vervoerder en de aflevering is ontstaan;

c) in geval van vertraging in de aflevering, indien de rechthebbende zijn rechten binnen eenentwintig dagen bij een van de in artikel 56, § 3 bedoelde vervoerders heeft doen gelden;

d) indien de rechthebbende bewijst dat de schade het gevolg is van de schuld van de vervoerder.

#### Artikel 60

##### Verjaring

§ 1. De op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers gegronde rechtsvorderingen tot schadevergoeding verjaren :

a) voor de reiziger, door verloop van drie jaar te rekenen van de dag na het ongeval;

b) voor de andere rechthebbenden, door verloop van drie jaar te rekenen van de dag na het overlijden van de reiziger, doch van ten hoogste vijf jaar te rekenen van de dag na het ongeval.

§ 2. De andere rechtsvorderingen uit de vervoerovereenkomst verjaren door verloop van één jaar. De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar indien de rechtsvordering gegrond is op een schade ontstaan uit een handeling of nalaten geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

§ 3. De in § 2 bedoelde verjaring neemt een aanvang bij rechtsvorderingen :

a) tot schadevergoeding wegens geheel verlies : op de veertiende dag na afloop van de in artikel 22, § 3 bedoelde termijn;

b) tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering : op de dag van de aflevering;

c) in alle overige gevallen betreffende het reizigersvervoer : op de dag van het verstrijken van de geldigheid van het vervoerbewijs.

De als begin van de verjaringstermijn vermelde dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 4. Ingeval overeenkomstig artikel 55 een schriftelijke vordering buiten rechte met de nodige bewijsstukken is ingediend, is de verjaring geschorst tot de dag waarop de vervoerder de vordering schriftelijk afwijst en de bijgevoegde stukken terugzendt. Bij gedeeltelijke erkenning van de vordering begint de verjaringstermijn weer te lopen voor het nog betwiste gedeelte van de vordering. Het bewijs van de ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij die zich daarop beroept. Latere vorderingen buiten rechte met dezelfde inhoud schorsen de verjaring niet.

§ 5. Een verjaarde rechtsvordering kan niet meer in rechte worden ingesteld, zelfs niet bij wijze van tegeneis of verweer.

§ 6. Overigens geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

TITRE VII. — *Rapports des transporteurs entre eux*

## Article 61

## Partage du prix de transport

§ 1<sup>er</sup>. Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2. L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

## Article 62

## Droit de recours

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

## Article 63

## Procédure de recours

§ 1<sup>er</sup>. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

## Article 64

## Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

TITEL VII. — *Onderlinge betrekkingen tussen de vervoerders*

## Artikel 61

## Verdeling van de vervoerprijs

§ 1. Elke vervoerder moet aan de betrokken vervoerders het hun toekomende aandeel betalen van een vervoerprijs, die hij heeft geïnd of had moet innen. De wijze van betaling wordt in een overeenkomst tussen de vervoerders vastgelegd.

§ 2. Artikel 6, § 3, artikel 16, § 3 en artikel 25 zijn eveneens van toepassing op de betrekkingen tussen opvolgende vervoerders.

## Artikel 62

## Recht van regres

§ 1. De vervoerder die krachtens deze Uniforme Regelen een schadevergoeding heeft betaald, heeft recht van regres jegens de bij het vervoer betrokken vervoerders overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) de vervoerder die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door meer vervoerders, is elk van hen aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade; is deze toedeling niet mogelijk, dan wordt de schadevergoeding onder hen volgens c verdeeld;

c) indien niet kan worden bewezen welke vervoerder de schade heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder alle bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld, met uitsluiting van hen die bewijzen, dat de schade niet door hen is veroorzaakt; de verdeling geschiedt naar evenredigheid van het aandeel in de vervoerprijs dat aan elke vervoerder toekomt.

§ 2. In geval van onvermogen om te betalen van een van de vervoerders wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde aandeel onder de andere bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld naar evenredigheid van het aandeel in de vervoerprijs dat aan elk van hen toekomt.

## Artikel 63

## Regres-procedure

§ 1. De gegrondheid van de betaling verricht door de vervoerder die krachtens artikel 62 het regres uitoefent, kan niet betwist worden door de vervoerder tegen wie het bedoeld regres wordt uitgeoefend, wanneer de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en wanneer deze laatstgenoemde vervoerder, naar behoren gedagvaard, de mogelijkheid is geboden tot tussenkomst in het geding. De rechter bij wie de hoofdvordering aanhangig is, stelt de termijnen voor de betekening van de dagvaarding en voor de tussenkomst vast.

§ 2. De vervoerder die het regres uitoefent, moet zijn vordering instellen in één en hetzelfde geding tegen alle vervoerders met wie hij geen schikking heeft getroffen, op straffe van verlies van regres jegens de niet gedagvaarde vervoerders.

§ 3. De rechter beslist in één uitspraak over alle bij hem aanhangige regresvorderingen.

§ 4. De vervoerder die zijn recht van regres wil uitoefenen, kan zijn vordering aanhangig maken bij de rechters van de Staat op het grondgebied waarvan een van de bij het vervoer betrokken vervoerders zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst is gesloten, heeft.

§ 5. Wanneer de rechtsvordering tegen meer vervoerders moet worden ingesteld, kan de vervoerder die zijn regres uitoefent, kiezen tussen de volgens § 4 bevoegde rechterlijke instanties waarvoor hij zijn regresvordering aanhangig zal maken.

§ 6. Regresvorderingen kunnen niet aanhangig worden gemaakt door het instellen van een rechtsvordering in het geding dat de rechthebbende heeft ingesteld om schadevergoeding te verlangen op grond van de vervoerovereenkomst.

## Artikel 64

## Overeenkomsten betreffende regres

De vervoerders kunnen onderling overeenkomsten afsluiten die afwijken van de artikelen 61 en 62.

**Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM - Appendice B à la Convention)****TITRE I<sup>er</sup>. — Généralités****Article 1<sup>er</sup>****Champ d'application**

§ 1<sup>er</sup>. Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2. Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1<sup>er</sup> de la Convention.

§ 5. Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6. Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7. L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

**Article 2****Prescriptions de droit public**

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

**Article 3****Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) "Atransporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

**Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM - Aanhangsel B bij het Verdrag)****TITEL I. — Algemene bepalingen****Artikel 1****Toepassingsgebied**

§ 1. Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing op elke overeenkomst van spoorwegvervoer van goederen onder bezwarende titel, wanneer de plaats waar de goederen ten vervoer worden aangenomen en de voor de aflevering voorgeschreven plaats zijn gelegen in twee verschillende Lidstaten. Dit geldt ongeacht de zetel en de nationaliteit van de partijen bij de vervoerovereenkomst.

§ 2. Deze Uniforme Regelen zijn eveneens van toepassing op overeenkomsten van spoorwegvervoer van goederen onder bezwarende titel, wanneer de plaats waar de goederen ten vervoer worden aangenomen en de voor de aflevering voorgeschreven plaats zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één lidstaat is en wanneer de contracterende partijen afspreken dat de overeenkomst is onderworpen aan deze Uniforme Regelen.

§ 3. Wanneer een internationaal vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst, in aanvulling op het grensoverschrijdende vervoer per spoor, een binnenlands vervoer over de weg of de binnenwateren van een lidstaat omvat, zijn deze Uniforme Regelen van toepassing.

§ 4. Wanneer een internationaal vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst, in aanvulling op het vervoer per spoor, een vervoer over zee of een grensoverschrijdend vervoer over de binnenwateren omvat, zijn deze Uniforme Regelen van toepassing, indien het vervoer over zee of het vervoer over binnenwateren wordt uitgevoerd over de lijnen die zijn ingeschreven op de in artikel 24, § 1 van het Verdrag bedoelde lijst van de lijnen.

§ 5. Deze Uniforme Regelen zijn niet van toepassing op het vervoer tussen stations gelegen op het grondgebied van aangrenzende Staten, wanneer de infrastructuur van deze stations wordt beheerd door een of meer beheerders van infrastructuur behorend tot een van deze Staten.

§ 6. Iedere Staat die partij is bij een ander met deze Uniforme Regelen vergelijkbaar verdrag betreffende het rechtstreekse internationale vervoer per spoor van goederen kan, bij zijn verzoek tot toetreding tot het Verdrag, verklaren dat hij deze Uniforme Regelen slechts zal toepassen op vervoer verricht op een gedeelte van de op zijn grondgebied gelegen spoorweginfrastructuur. Dit gedeelte van de spoorweginfrastructuur moet nauwkeurig zijn omschreven en zijn aangesloten op de spoorweginfrastructuur van een lidstaat. Wanneer een Staat de bovengenoemde verklaring heeft afgelegd, zijn deze Uniforme Regelen slechts van toepassing indien :

a) de voor het ten vervoer aannemen van de goederen of de voor hun aflevering voorgeschreven plaats, alsmede het vervoertraject, zoals die in de vervoerovereenkomst zijn bepaald, gelegen zijn op de omschreven spoorweginfrastructuur of

b) de omschreven spoorweginfrastructuur de verbinding vormt tussen de spoorweginfrastructuur van twee lidstaten en deze in de vervoerovereenkomst als vervoertraject voor transitovervoer is overeengekomen.

§ 7. De Staat die overeenkomstig § 6 een verklaring heeft afgelegd, kan die op elk tijdstip herroepen door hiervan mededeling te doen aan de depositaris. Deze herroeping wordt van kracht een maand na de dag waarop de depositaris de lidstaten hiervan kennis heeft gegeven. De verklaring verliest haar werking, wanneer het in § 6, eerste volzin bedoelde verdrag voor die Staat buiten werking treedt.

**Artikel 2****Bepalingen van publiek recht**

Vervoer waarop deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, blijft onderworpen aan de bepalingen van publiek recht, in het bijzonder aan de bepalingen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen, de bepalingen betreffende de douanewetgeving en dierenbescherming.

**Artikel 3****Begripsomschrijvingen**

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen wordt verstaan onder :

a) « vervoerder », de contractuele vervoerder met wie de afzender krachtens deze Uniforme Regelen de vervoerovereenkomst heeft gesloten, of een opvolgende vervoerder, die op grond van deze overeenkomst aansprakelijk is;

b) "Atransporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

#### Article 4

##### Dérogations

§ 1<sup>er</sup>. Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2. Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3. Les accords visés aux §§ 1<sup>er</sup> et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.-

#### Article 5

##### Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

### TITRE II. — Conclusion et exécution du contrat de transport

#### Article 6

##### Contrat de transport

§ 1<sup>er</sup>. Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3. La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4. Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5. La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.

§ 6. Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7. En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répandant aux exigences de l'article 7.

§ 8. Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

b) « ondervoerder », een vervoerder die niet de vervoerovereenkomst heeft gesloten met de afzender, maar aan wie de onder a bedoelde vervoerder de uitvoering van het vervoer per spoor, geheel of gedeeltelijk, heeft toevertrouwd;

c) « Algemene vervoervoorwaarden », de voorwaarden van de vervoerder in de vorm van algemene voorwaarden of van in iedere Lidstaat rechtens geldende tarieven die door het sluiten van de vervoerovereenkomst een onderdeel daarvan zijn geworden;

d) « intermodale transporteenheid » : containers, wissellaadbakken, opleggers of andere soortgelijke bij intermodaal vervoer gebruikte laadeenheden.

#### Artikel 4

##### Afwijkingen

§ 1. De lidstaten kunnen overeenkomsten sluiten waarin van deze Uniforme Regelen wordt afgeweken voor vervoer dat uitsluitend wordt verricht tussen twee stations gelegen aan weerszijden van de grens, wanneer zich tussen deze stations en de grens geen ander station bevindt.

§ 2. Voor vervoer tussen twee lidstaten via een Staat die geen lidstaat is, kunnen de betrokken Staten overeenkomsten sluiten die van deze Uniforme Regelen afwijken.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde overeenkomsten, alsmede hun inwerkingtreding worden medegedeeld aan de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer. De Secretaris-Generaal van de Organisatie stelt de lidstaten en de belanghebbende ondernemingen hiervan op de hoogte.

#### Artikel 5

##### Dwingend recht

Voorzover deze Uniforme Regelen het niet uitdrukkelijk toelaten, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van deze Uniforme Regelen nietig en zonder rechtsgevolgen. De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de vervoerovereenkomst tot gevolg. Niettemin kan een vervoerder een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich nemen dan die welke in deze Uniforme Regelen zijn bepaald.

### TITEL II. — Sluiting en uitvoering van de vervoerovereenkomst

#### Artikel 6

##### Vervoerovereenkomst

§ 1. Op grond van de vervoerovereenkomst is de vervoerder verplicht onder bezwarende titel de goederen naar de plaats van bestemming te vervoeren en ze daar aan de geadresseerde af te leveren.

§ 2. De vervoerovereenkomst moet worden vastgelegd in een vrachtbrief overeenkomstig een uniform model. Het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief tast evenwel noch het bestaan, noch de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan, die onderworpen blijft aan deze Uniforme Regelen.

§ 3. De vrachtbrief wordt door de afzender en de vervoerder ondertekend. De handtekening kan vervangen worden door een stempel, een aanduiding van de boekhoudmachine of elke andere daartoe geëigende methode.

§ 4. De vervoerder moet de aanneming ten vervoer op de vrachtbrief op de geëigende wijze bevestigen en de afzender het vrachtbriefduplicaat overhandigen.

§ 5. De vrachtbrief heeft niet de betekenis van een cognossement.

§ 6. Voor iedere zending moet een vrachtbrief worden opgemaakt. Behoudens anders overeengekomen tussen de afzender en de vervoerder kan een vrachtbrief slechts betrekking hebben op de lading van één spoorwagon.

§ 7. In geval van een vervoer over het douanegebied van de Europese Gemeenschap of over het gebied, waarin de regeling gemeenschappelijk douanevervoer toegepast wordt, moet iedere zending begeleid worden door een met de vereisten van artikel 7 overeenstemmende vrachtbrief.

§ 8. De internationale verenigingen van vervoerders stellen de uniforme modellen van de vrachtbrieven vast in overleg met de internationale verenigingen van gebruikers en de in de lidstaten bevoegde instanties inzake douane-aangelegenheden alsmede met iedere intergouvernementele organisatie van regionale economische integratie die een eigen wetgevende bevoegdheid heeft inzake douane-aangelegenheden.

§ 9. La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

## Article 7

## Teneur de la lettre de voiture

§ 1<sup>er</sup>. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

- a) le lieu et la date de son établissement;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
- d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
- p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- f) l'itinéraire convenu;
- g) une liste des documents non cités au § 1<sup>er</sup>, lettre n) remis au transporteur;
- h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3. Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

§ 9. De vrachtbrief, met inbegrip van de duplicaat-vrachtbrief, kan ook worden opgesteld in de vorm van elektronische registratie van gegevens, die kunnen worden omgezet in leesbare lettertekens. De voor de registratie en verwerking van de gegevens gebruikte procedures moeten uit functioneel oogpunt gelijkwaardig zijn, in het bijzonder wat betreft de bewijskracht van de vrachtbrief, die door deze elektronische gegevens wordt gevormd.

## Artikel 7

## Inhoud van de vrachtbrief

§ 1. De vrachtbrief moet de volgende aanduidingen bevatten :

- a) de plaats en datum van het opmaken ervan;
- b) de naam en het adres van de afzender;
- c) de naam en het adres van de vervoerder die de vervoerovereenkomst gesloten heeft;
- d) de naam en het adres van degene aan wie de goederen daadwerkelijk ten vervoer werden afgegeven, indien dit niet de in c) vermelde vervoerder is;
- e) de plaats en datum waarop de goederen in ontvangst werden genomen;
- f) de plaats van de aflevering;
- g) de naam en het adres van de geadresseerde;
- h) de omschrijving van de aard der goederen en de verpakkingswijze, en voor gevaarlijke goederen hun omschrijving voorgeschreven door het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID);
- i) het aantal colli en de voor identificatie van stukgoedzendingen vereiste bijzondere merktekens en nummers;
- j) het wagennummer, in geval van vervoer van volledige wagenlading;
- k) het nummer van het op eigen wielen rollend spoorwegvoertuig dat als te vervoeren goed ten vervoer wordt aangeboden;
- l) bovendien, bij intermodale laadeenheden, de categorie, het nummer of de voor hun identificatie vereiste andere kenmerken;
- m) de brutomassa of de op andere wijze uitgedrukte hoeveelheid der goederen;
- n) een nauwkeurige lijst van de door de douane of andere overheidsinstanties voorgeschreven bescheiden die bij de vrachtbrief zijn gevoegd of ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld bij een nader omschreven instantie of bij een in de overeenkomst vermelde instelling;
- o) de op het vervoer betrekking hebbende kosten (vrachtprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten die vanaf het sluiten van de overeenkomst tot aan de aflevering ontstaan) voorzover zij door de geadresseerde moeten worden betaald of bij een andere aanduiding dat de kosten verschuldigd zijn door de geadresseerde;
- p) de aanduiding dat de zending, ongeacht enig andersluidend beding, onderworpen blijft aan deze Uniforme Regelen.

§ 2. In voorkomend geval moet de vrachtbrief bovendien de volgende aanduidingen bevatten :

- a) In geval van vervoer door opvolgende vervoerders : de tot aflevering der goederen verplichte vervoerder, voorzover die met zijn instemming is ingeschreven op de vrachtbrief;
- b) de kosten die de afzender voor zijn rekening neemt;
- c) het bedrag van het bij de aflevering van de goederen te innen rembours;
- d) de aangegeven waarde der goederen en het bedrag van het bijzonder belang bij de aflevering;
- e) de overeengekomen afleveringstermijn;
- f) het overeengekomen vervoertraject;
- g) de lijst van aan de vervoerder overhandigde bescheiden, niet opgesomd in § 1, onder n);
- h) de vermeldingen door de afzender van het aantal en de beschrijving van de door hem op de wagen aangebrachte verzegelingen.

§ 3. In de vrachtbrief kunnen de partijen bij de vervoerovereenkomst andere aanduidingen opnemen die zij nuttig achten.

## Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1<sup>er</sup>. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou

b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3. Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1<sup>er</sup>, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

## Article 9

## Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

## Article 10

## Paiement des frais

§ 1<sup>er</sup>. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2. Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

## Article 11

## Vérification

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2. Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3. Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

## Article 12

## Force probante de la lettre de voiture

§ 1<sup>er</sup>. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

## Artikel 8

Aansprakelijkheid voor de aanduidingen op de vrachtbrief

§ 1. De afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schade, die bij de vervoerder ontstaan ten gevolge van :

a) aanduidingen door de afzender op de vrachtbrief die onnauwkeurig, onjuist of onvolledig zijn of die op een andere dan de voor hen voorgeschreven plaats vermeld werden of

b) het verzuimen door de afzender van door het RID voorgeschreven aanduidingen.

§ 2. Indien de vervoerder aanduidingen op de vrachtbrief vermeldt op verzoek van de afzender, wordt hij geacht te handelen in naam van de afzender, behoudens tegenbewijs.

§ 3. Indien de vrachtbrief de in artikel 7, § 1 onder p genoemde aanduiding niet bevat is de vervoerder aansprakelijk voor alle kosten en schade die de rechthebbende ten gevolge van dit verzuim lijdt.

## Artikel 9

## Gevaarlijke goederen

Wanneer de afzender heeft verzuimd de door het RID voorgeschreven aanduidingen te vermelden, kan de vervoerder op elk ogenblik, al naargelang de omstandigheden vereisen, de goederen uitladen, vernietigen of onschadelijk maken zonder dat dit aanleiding geeft tot enige schadeloosstelling, behalve indien hij bij de aanmelding ten vervoer van de goederen kennis had van de gevaarlijke aard van de goederen.

## Artikel 10

## Betaling der kosten

§ 1. Behoudens andersluidend beding tussen de afzender en de vervoerder moeten de kosten (vrachtprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten, die vanaf het sluiten van de overeenkomst tot de aflevering ontstaan) door de afzender worden betaald.

§ 2. Wanneer, op grond van een beding tussen de afzender en de vervoerder, de kosten ten laste van de geadresseerde worden gelegd en wanneer de geadresseerde noch de vrachtbrief in ontvangst genomen heeft, noch zijn rechten uit de vervoerovereenkomst overeenkomstig artikel 17, § 3, heeft doen gelden, noch de vervoerovereenkomst overeenkomstig artikel 18 heeft gewijzigd, blijven de kosten ten laste van de afzender.

## Artikel 11

## Onderzoek

§ 1. De vervoerder heeft steeds het recht te onderzoeken of de vervoer voorwaarden vervuld zijn en of de zending overeenstemt met de door de afzender op de vrachtbrief vermelde gegevens. Wanneer dit onderzoek betrekking heeft op de inhoud van de zending vindt het voorzover mogelijk plaats in aanwezigheid van de rechthebbende; in het geval dat dit niet mogelijk is, doet de vervoerder beroep op twee onafhankelijke getuigen, voorzover de wetten en de voorschriften van de Staat waar het onderzoek plaatsvindt niets anders voorschrijven.

§ 2. Indien de zending niet overeenstemt met de aanduidingen op de vrachtbrief of indien de voorschriften met betrekking tot het voorwaardelijk ten vervoer toelaten van de goederen niet zijn nageleefd, moet het resultaat van het onderzoek vermeld worden op het blad van de vrachtbrief dat de goederen vergezelt, en eveneens op de duplicaat-vrachtbrief, indien de vervoerder daar nog over beschikt. In dat geval komen de kosten van het onderzoek ten laste van het goed, tenzij deze onmiddellijk betaald worden.

§ 3. Wanneer de afzender zorg draagt voor de belading, kan hij eisen dat de vervoerder de staat van de goederen en van hun verpakking onderzoekt, alsook de juistheid van de op de vrachtbrief vermelde aanduidingen over het aantal colli, hun merktekens en nummers alsmede de brutomassa of de op andere wijze uitgedrukte hoeveelheid. De vervoerder is daartoe slechts verplicht, wanneer hem de daarvoor geëigende middelen ter beschikking staan. De vervoerder kan de kosten van het onderzoek terugvorderen. Het resultaat van de onderzoeken wordt op de vrachtbrief vermeld.

## Artikel 12

## Bewijskracht van de vrachtbrief

§ 1. De vrachtbrief levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van het ten vervoer aannemen van de goederen door de vervoerder.

§ 2. Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3. Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4. Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

#### Article 13

##### Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1<sup>er</sup>. L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

#### Article 14

##### Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

#### Article 15

##### Accomplissement des formalités administratives

§ 1<sup>er</sup>. En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3. Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent.

§ 2. Wanneer de vervoerder zorg heeft gedragen voor de belading, levert de vrachtbrief volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van de staat der goederen en hun verpakking zoals vermeld op de vrachtbrief of bij ontstentenis daarvan het bewijs van hun uiterlijk goede staat bij het ten vervoer aannemen door de vervoerder en de juistheid van de vermeldingen op de vrachtbrief over het aantal der colli, hun merktekens en nummers alsmede de brutomassa of de op andere wijze uitgedrukte hoeveelheid.

§ 3. Wanneer de afzender zorg heeft gedragen voor de belading, levert de vrachtbrief alleen volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van de staat der goederen en hun verpakking, zoals vermeld op de vrachtbrief en bij ontstentenis daarvan het bewijs van hun uiterlijk goede staat en de juistheid van de in § 2 opgesomde vermeldingen, in het geval dat de vervoerder deze onderzocht en het resultaat van zijn onderzoek op de vrachtbrief genoteerd heeft.

§ 4. De vrachtbrief levert evenwel niet volledig bewijs in het geval dat zij een met redenen omkleed voorbehoud bevat. Een voorbehoud kan met name gemotiveerd worden door het feit dat de vervoerder niet over geëigende middelen beschikte om te onderzoeken of de zending beantwoordt aan de gegevens op de vrachtbrief.

#### Artikel 13

##### Laden en lossen van goederen

§ 1. Afzender en vervoerder komen onderling overeen wie van hen het laden en lossen der goederen moet uitvoeren. Bij gebreke van een dergelijk beding ligt voor het laden en lossen van stukgoed de verplichting bij de vervoerder, terwijl voor wagenladingen de verplichting voor het laden bij de afzender ligt en die voor het lossen na de aflevering bij de geadresseerde.

§ 2. De afzender is aansprakelijk voor alle gevolgen van de gebrekkige belading die hij heeft uitgevoerd en hij moet met name de door dit feit door de vervoerder geleden schade vergoeden. Het bewijs van de gebrekkige belading rust op de vervoerder.

#### Artikel 14

##### Verpakking

De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade en kosten veroorzaakt door het ontbreken of de gebrekkigheid van de verpakking tenzij het gebrek uiterlijk zichtbaar was of de vervoerder er kennis van had bij het ten vervoer aannemen van de goederen en hij daarvoor geen voorbehoud maakte.

#### Artikel 15

##### Naleving van overheidsvoorschriften

§ 1. Met het oog op het naleven van de vereiste voorschriften van douane of andere overheidsinstanties moet de afzender voorafgaand aan de aflevering van de goederen bij de vrachtbrief de noodzakelijke bescheiden voegen of deze aan de vervoerder ter beschikking stellen en hem alle gewenste inlichtingen verschaffen.

§ 2. De vervoerder is niet gehouden na te gaan of deze bescheiden en inlichtingen juist en volledig zijn. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade ontstaan door het ontbreken, de onvolledigheid of de onregelmatigheid van de bescheiden en inlichtingen, behalve in geval van schuld van de vervoerder.

§ 3. De vervoerder is aansprakelijk voor de gevolgen van het verlies of het onregelmatig gebruik van de op de vrachtbrief vermelde en bijgevoegde of hem overhandigde bescheiden, tenzij het verlies of de door het onregelmatig gebruik van deze bescheiden veroorzaakte schade het gevolg is van omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden of waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen. De eventuele schadevergoeding bedraagt evenwel niet meer dan die in geval van verlies van de goederen.

§ 4. De afzender, door een vermelding op de vrachtbrief, of de geadresseerde, door een opdracht overeenkomstig artikel 18, § 3, kan vragen :

a) dat bij het naleven van de vereiste douane- of andere overheidsvoorschriften hijzelf aanwezig is ofwel zich doet vertegenwoordigen door een gevolmachtigde om alle inlichtingen te verschaffen en de ter zake dienende opmerkingen te maken;

b) dat hijzelf de vereiste douane- of andere overheidsvoorschriften naleeft of hen doet naleven door een gevolmachtigde, voorzover de wetten en voorschriften van de staat waarin zij uitgevoerd worden zulks toelaten;

c) dat, wanneer hijzelf of zijn gevolmachtigde bij het naleven van de vereiste douane- of andere overheidsvoorschriften aanwezig is of deze laatste zelf naleeft, hij de douane- en andere kosten betaalt voorzover de wetten en voorschriften van de staat, waarin zij uitgevoerd worden, zulks toelaten.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5. Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6. Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7. Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8. L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

#### Article 16

##### Délais de livraison

§ 1<sup>er</sup>. L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2. Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :

- a) pour les wagons complets
  - délai d'expédition 12 heures,
  - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
- b) pour les envois de détail
  - délai d'expédition 24 heures,
  - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3. Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

- a) envois empruntant
  - des lignes dont l'écartement des rails est différent,
  - la mer ou une voie de navigation intérieure,
  - une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
- b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4. Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

#### Article 17

##### Livraison

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

In deze gevallen mogen noch de afzender, noch de geadresseerde die het recht heeft over de goederen te beschikken, of hun gevolmachtigde de goederen in bezit nemen.

§ 5. Indien de afzender een plaats heeft aangewezen voor het naleven van de vereiste douane- of andere overheidsvoorschriften waar dat krachtens de geldende voorschriften niet mogelijk is of indien hij voor het naleven van deze voorschriften een andere, onuitvoerbare handelwijze heeft voorgeschreven, handelt de vervoerder op de volgens hem voor de rechthebbende voordeligste wijze en deelt hij de genomen maatregelen mee aan de afzender.

§ 6. Indien de afzender de betaling der douanekosten op zich neemt, kan de vervoerder de douanevoorschriften naar eigen keuze onderweg of op de plaats van bestemming naleven.

§ 7. De vervoerder kan evenwel overeenkomstig de bepalingen van § 5 handelen, indien de geadresseerde de vrachtbrief niet in ontvangst heeft genomen binnen de termijn die is voorgeschreven door de op de plaats van bestemming geldende voorschriften.

§ 8. De afzender moet voldoen aan de douane- en andere overheidsvoorschriften voor wat betreft de verpakking en de afdekking van de goederen. Indien de afzender de goederen niet overeenkomstig deze voorschriften heeft verpakt of afgedekt, kan de vervoerder daarvoor zorgen; de daardoor ontstane kosten komen ten laste van de goederen.

#### Artikel 16

##### Afleveringstermijnen

§ 1. De afzender en de vervoerder komen de afleveringstermijn overeen. Bij gebreke van een beding hieromtrent kan de afleveringstermijn nochtans nooit langer zijn dan die welke volgt uit de §§ 2 tot en met 4.

§ 2. Behoudens de §§ 3 en 4 belopen de maximum afleveringstermijnen :

- a) voor wagenladingen :
  - termijn van verzenden 12 uren,
  - vervoertermijn per 400 km of een gedeelte daarvan 24 uren;
- b) voor stukgoed :
  - termijn van verzenden 12 uren,
  - vervoertermijn per 200 km of een gedeelte daarvan 24 uren.

De afstanden hebben betrekking op het overeengekomen vervoertraject; bij gebreke daarvan op het kortst mogelijke.

§ 3. De vervoerder kan in de volgende gevallen toeslagtermijnen van bepaalde duur vaststellen :

- a) zendingen die vervoerd worden
  - over lijnen met verschillende spoorbreedte
  - over zee of binnenwateren
  - over de weg, indien er geen verbinding per spoor bestaat
- b) bij buitengewone omstandigheden die een ongebruikelijke verkeersstoename of ongebruikelijke moeilijkheden voor de bedrijfsuitvoering tot gevolg hebben.

De duur van de toeslagtermijnen moet opgenomen zijn in de Algemene vervoervoorwaarden.

§ 4. De afleveringstermijn begint te lopen vanaf de aanneming ten vervoer van de goederen; hij wordt verlengd met de duur van een niet door de schuld van de vervoerder veroorzaakt oponthoud. De afleveringstermijn wordt geschorst op zondagen en wettelijke feestdagen.

#### Artikel 17

##### Aflevering

§ 1. De vervoerder moet de vrachtbrief afgeven en de goederen afleveren aan de geadresseerde op de voor de aflevering voorziene plaats tegen kwijting en betaling van de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen.

§ 2. Met de aflevering aan de geadresseerde worden, wanneer zulks overeenkomstig de op de plaats van bestemming geldende voorschriften geschiedt, gelijkgesteld :

- a) de afgifte van de goederen aan de douane of belastingsinstanties in hun expeditie- of opslagruimten, wanneer die zich niet onder de hoede van de vervoerder bevinden;
- b) de opslag van de goederen bij de vervoerder of de inbewaringgeving ervan bij een expéditeur of in een openbare douaneloods.

§ 3. Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1<sup>er</sup>, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4. L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6. Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

#### Article 18

##### Droit de disposer de la marchandise

§ 1<sup>er</sup>. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur :

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2. Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3. Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il :

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5. Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

#### Article 19

##### Exercice du droit de disposition

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2. L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3. L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4. Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5. Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 3. Na de aankomst van de goederen op de plaats van aflevering kan de geadresseerde aan de vervoerder verzoeken hem de vrachtbrief te overhandigen en aan hem de goederen af te leveren. Indien het verlies van de goederen is vastgesteld of indien de goederen niet binnen de in artikel 29, § 1 bedoelde termijn aangekomen zijn, kan de geadresseerde in eigen naam zijn rechten uit de vervoerovereenkomst jegens de vervoerder doen gelden.

§ 4. De rechthebbende kan de ontvangst van de goederen weigeren, zelfs na de inontvangstname van de vrachtbrief en het betalen van vorderingen voortvloeiend uit de vervoerovereenkomst, zolang niet is overgegaan tot de onderzoeken waar hij om heeft verzocht met het oog op het vaststellen van de beweerde schade.

§ 5. Overigens vindt de aflevering van de goederen plaats overeenkomstig de op de plaats van aflevering geldende voorschriften.

§ 6. Indien de goederen aan de geadresseerde zijn afgeleverd zonder voorafgaande inning van het rembourss bedrag, is de vervoerder gehouden de afzender de schade te vergoeden tot ten hoogste het bedrag van het rembourss bedrag, onverminderd zijn regres op de geadresseerde.

#### Artikel 18

##### Het recht om over de goederen te beschikken.

§ 1. De afzender heeft het recht om over de goederen te beschikken en de vervoerovereenkomst door nadere opdrachten te wijzigen. Met name kan hij vragen aan de vervoerder

- a) de goederen niet verder te vervoeren;
- b) de aflevering uit te stellen;
- c) de goederen aan een andere dan de op de vrachtbrief vermelde geadresseerde af te leveren;
- d) de goederen op een andere dan de op de vrachtbrief vermelde plaats af te leveren.

§ 2. Het recht van de afzender tot het wijzigen van de vervoerovereenkomst vervalt, zelfs wanneer hij de duplicaat-vrachtbrief in zijn bezit heeft, in de gevallen waarin de geadresseerde

- a) de vrachtbrief in ontvangst genomen heeft;
- b) de goederen aangenomen heeft;
- c) zijn rechten overeenkomstig artikel 17, § 3 heeft doen gelden;
- d) overeenkomstig § 3 bevoegd is nadere opdrachten te geven; vanaf dat ogenblik moet de vervoerder de nadere opdrachten en aanwijzingen van de geadresseerde opvolgen.

§ 3. Het recht tot het wijzigen van de vervoerovereenkomst komt aan de geadresseerde toe vanaf het ogenblik dat de vrachtbrief opgemaakt wordt, tenzij door de afzender anders aangegeven is op de vrachtbrief.

§ 4. Het recht van de geadresseerde tot het wijzigen van de vervoerovereenkomst vervalt wanneer hij :

- a) de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen;
- b) de goederen heeft aangenomen;
- c) zijn rechten overeenkomstig artikel 17, § 3 heeft doen gelden;
- d) overeenkomstig § 5 voorgeschreven heeft de goederen af te leveren aan een derde, en wanneer deze zijn rechten overeenkomstig artikel 17, § 3 heeft doen gelden.

§ 5. Indien de geadresseerde heeft voorgeschreven de goederen aan een derde af te leveren, is deze laatste niet bevoegd om de vervoerovereenkomst te wijzigen.

#### Artikel 19

##### Uitoefening van het beschikkingsrecht

§ 1. Wanneer de afzender of in geval van artikel 18, § 3 de geadresseerde de vervoerovereenkomst wil wijzigen door latere opdrachten, moet hij de vervoerder de duplicaat-vrachtbrief aanbieden waarop de wijzigingen aangebracht moeten zijn.

§ 2. De afzender of in geval van artikel 18, § 3 de geadresseerde moet de vervoerder alle kosten en de schade vergoeden die voortvloeien uit het uitvoeren van de latere wijzigingen.

§ 3. Het uitvoeren van latere wijzigingen moet mogelijk, geoorloofd en redelijk zijn op het ogenblik waarop de opdrachten aan degene die deze moet uitvoeren, bereiken en mag met name noch de gebruikelijke bedrijfsuitoefening van de vervoeronderneming belemmeren, noch de afzenders en geadresseerden van andere zendingen benadelen.

§ 4. De latere wijzigingen mogen niet een splitsing van de zending tot gevolg hebben.

§ 5. Wanneer de vervoerder, rekening houdend met de bepalingen genoemd in § 3, de ontvangen instructies niet kan uitvoeren, moet hij onmiddellijk diegene die om de wijzigingen verzoekt daarvan in kennis stellen.

§ 6. En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7. Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

#### Article 20

##### Empêchements au transport

§ 1<sup>er</sup>. En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2. Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

#### Article 21

##### Empêchements à la livraison

§ 1<sup>er</sup>. En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2. Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3. En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

#### Article 22

##### Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1<sup>er</sup>, sans avoir demandé des instructions, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2. Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1<sup>er</sup>, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judiciaire de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4. Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 6. In geval van schuld van de vervoerder is hij aansprakelijk voor de gevolgen van het niet of gebrekkig uitvoeren van een latere wijziging. De eventuele schadevergoeding bedraagt evenwel niet meer dan die in geval van verlies van de goederen.

§ 7. De vervoerder die gevolg geeft aan latere wijzigingen van de afzender zonder het overleggen van de duplicaat-vrachtbrief te eisen, is jegens de geadresseerde aansprakelijk voor de daaruit voortvloeiende schade, indien de duplicaat-vrachtbrief aan deze laatste is overhandigd. De eventuele schadevergoeding bedraagt evenwel niet meer dan die in geval van verlies van de goederen.

#### Artikel 20

##### Belemmeringen in het vervoer

§ 1. In geval van een belemmering in het vervoer beslist de vervoerder of het de voorkeur verdient de goederen ambtshalve verder te voeren over een ander vervoertraject dan wel of het in het belang is van de rechthebbende hem om instructies te verzoeken, waarbij hij aan hem alle nuttige inlichtingen waarover hij beschikt, meedeelt.

§ 2. Indien een verder vervoer niet mogelijk is, verzoekt de vervoerder de beschikkingsgerechtigde om instructies. Indien de vervoerder deze instructies niet tijdig kan verkrijgen, moet hij die maatregelen treffen welke hem het voordeligst lijken voor de belangen van degene die gerechtigd is over de goederen te beschikken.

#### Artikel 21

##### Belemmeringen in de aflevering

§ 1. In geval van een belemmering in de aflevering moet de vervoerder de afzender daarvan onverwijld op de hoogte stellen en moet hij hem om instructies verzoeken, tenzij de afzender door een vermelding op de vrachtbrief gevraagd heeft om in geval van een belemmering in de aflevering de goederen ambtshalve terug te zenden.

§ 2. Wanneer de belemmering in de aflevering wegvalt, voordat instructies van de afzender de vervoerder bereiken, worden de goederen afgeleverd bij de geadresseerde. De afzender moet daarvan onverwijld in kennis worden gesteld.

§ 3. In geval de geadresseerde weigert de goederen in ontvangst te nemen, is de afzender gerechtigd tot het geven van instructies, zelfs indien hij de duplicaat-vrachtbrief niet kan overleggen.

§ 4. Wanneer de belemmering in de aflevering optreedt, nadat de geadresseerde de vervoerovereenkomst overeenkomstig artikel 19, §§ 3 en 5 gewijzigd heeft, moet de vervoerder deze geadresseerde inlichten.

#### Artikel 22

##### Gevolgen van de belemmeringen in het vervoer en in de aflevering.

§ 1. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de kosten veroorzaakt door :

- a) het inwinnen van instructies,
- b) het uitvoeren van de ontvangen instructie,
- c) het niet of niet tijdig ontvangen van door hem verzochte instructie,

d) het nemen van een beslissing overeenkomstig artikel 20, § 1, zonder instructies gevraagd te hebben, tenzij deze kosten door zijn schuld veroorzaakt zijn. Hij kan met name de vrachtprijs voor het werkelijk gereden vervoertraject in rekening brengen en aanspraak maken op de daarmee overeenstemmende afleveringstermijn.

§ 2. In de gevallen bedoeld in artikel 20, § 2 en in artikel 21, § 1 kan de vervoerder de goederen onmiddellijk en op kosten van de rechthebbende lossen. Na het lossen wordt het vervoer geacht beëindigd te zijn. De vervoerder bewaart vervolgens de goederen voor rekening van de rechthebbende. Hij kan de goederen evenwel toevertrouwen aan een derde en is dan slechts aansprakelijk voor de oordeelkundige keuze van die derde. De goederen blijven belast met de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende schuldvorderingen en alle andere kosten.

§ 3. De vervoerder kan zonder instructies van de rechthebbende af te wachten tot de verkoop van de goederen overgaan, wanneer de bederfelijke aard of de toestand van de goederen dit rechtvaardigt of wanneer de bewaarkosten niet in redelijke verhouding staan met de waarde der goederen. In andere gevallen kan hij eveneens tot de verkoop overgaan wanneer hij niet binnen een redelijke termijn van de rechthebbende andersluidende instructies heeft ontvangen, waarvan de uitvoering redelijkerwijs kan worden gevorderd.

§ 4. Indien de goederen zijn verkocht, moet de opbrengst van de verkoop ter beschikking worden gesteld van de rechthebbende, onder aftrek van de kosten die op de goederen drukken. Indien de opbrengst minder is dan deze kosten, moet de afzender het verschil betalen.

§ 5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6. Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

### TITRE III. — Responsabilité

#### Article 23

##### Fondement de la responsabilité

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

#### Article 24

##### Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1<sup>er</sup>. Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 5. De wijze van verkoop wordt bepaald door de wetten en voorschriften of plaatselijke gebruiken die gelden op de plaats waar de goederen zich bevinden.

§ 6. Indien in geval van belemmeringen in het vervoer of in de aflevering de afzender binnen redelijke tijd geen instructies meedeelt en de belemmering in het vervoer of in de aflevering niet opgelost kan worden overeenkomstig de bepalingen van de §§ 2 en 3, kan de vervoerder de goederen op kosten van de afzender terugzenden of indien zulks gerechtvaardigd is, vernietigen.

### TITEL III. — Aansprakelijkheid

#### Artikel 23

##### Aansprakelijkheidsgronden

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade ten gevolge van geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van de goederen vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, alsmede ten gevolge van de vertraging in de aflevering, ongeacht welke spoorweginfrastructuur wordt gebruikt.

§ 2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven voorzover het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende, door een opdracht van de rechthebbende die niet het gevolg is van de schuld van de vervoerder, door eigen gebrek van het goed (inwendig bederf, gewichtsverlies, enz.) of door omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.

§ 3. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven, voorzover het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere risico's, verbonden aan een of meer van de volgende feiten :

a) het vervoer in open wagens, verricht krachtens de Algemene vervoervoorwaarden of een uitdrukkelijk overeengekomen en in de vrachtbrief vermeld beding; behalve voor de schade veroorzaakt door weersomstandigheden aan de goederen, worden de goederen geladen in intermodale transporteenheden en in gesloten wegvoertuigen die op spoorwagens vervoerd worden, niet beschouwd als vervoerd in open wagen; indien de afzender dekkleden voor het vervoer van goederen in open wagens gebruikt, heeft de vervoerder dezelfde aansprakelijkheid als die bij het vervoer in open wagens zonder dekkleden, zelfs als het goederen betreft die volgens de Algemene vervoervoorwaarden niet in open wagens worden vervoerd;

b) het ontbreken of de gebrekkigheid van de verpakking bij goederen die door hun aard onderhevig zijn aan verliezen of beschadigingen, wanneer ze niet of gebrekkig zijn verpakt;

c) het laden van de goederen door de afzender of het lossen door de geadresseerde;

d) de aard van bepaalde goederen die door met deze aard zelf samenhangende oorzaken zijn blootgesteld aan geheel of gedeeltelijk verlies of aan beschadiging zoals in het bijzonder breuk, roest, inwendig en spontaan bederf, uitdroging, vermindering in massa;

e) de onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding of nummering van de colli;

f) het vervoer van levende dieren;

g) vervoer dat krachtens de toepasselijke bepalingen of op de vrachtbrief vermelde bedingen tussen de afzender en de vervoerder uitgevoerd moet worden onder begeleiding, indien het verlies of de beschadiging het gevolg is van een gevaar dat de begeleiding had moeten vermijden.

#### Artikel 24

##### Aansprakelijkheid in geval van vervoer van spoorwegvoertuigen als te vervoeren goed

§ 1. In geval van een vervoer van op eigen wielen rollende spoorwegvoertuigen die als te vervoeren goed ten vervoer worden aangeboden, is de vervoerder aansprakelijk voor de schade ten gevolge van het verlies of beschadiging van de spoorwegvoertuigen en de bestanddelen daarvan vanaf de aanneming ten vervoer tot de aflevering alsmede voor de schade ten gevolge van de overschrijding van afleveringstermijn, tenzij hij bewijst dat de schade niet door zijn schuld veroorzaakt is.

§ 2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade die het gevolg is van het verlies van de losse bestanddelen waarvan geen melding wordt gemaakt op beide zijden van het voertuig of die niet opgenomen zijn in de inventaris die het voertuig begeleidt.

## Article 25

## Charge de la preuve

§ 1<sup>er</sup>. La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3. La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

## Article 26

## Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

## Article 27

## Transporteur substitué

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2. Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renoncements qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

## Article 28

## Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1<sup>er</sup>. Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2. Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

## Artikel 25

## Bewijslast

§ 1. Het bewijs dat het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering door een van de in artikel 23, § 2 genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de vervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder bewijst dat het verlies of de beschadiging, gelet op de omstandigheden van het geval, kan zijn ontstaan uit een of meer van de in artikel 23, § 3 genoemde bijzondere risico's, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging daardoor is veroorzaakt. De rechthebbende heeft evenwel het recht te bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door een van deze risico's is veroorzaakt.

§ 3. Het vermoeden volgens § 2 is niet van toepassing in het geval bedoeld in artikel 23, § 3, onder a, indien het een ongewoon groot verlies of een verlies van colli betreft.

## Artikel 26

## Opvolgende vervoerders

Wanneer een vervoer dat het onderwerp vormt van één en dezelfde vervoerovereenkomst, door meer opvolgende vervoerders wordt verricht, treedt iedere vervoerder door het overnemen van de goederen met de vrachtbrief toe tot de vervoerovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van de vrachtbrief en neemt hij de daaruit voortvloeiende verplichtingen op zich. In dit geval is iedere vervoerder aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele vervoertraject tot aan de aflevering.

## Artikel 27

## Ondervoerder

§ 1. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervoerder, al dan niet op grond van een aan hem in de vervoerovereenkomst toegekende bevoegdheid, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer.

§ 2. Alle bepalingen van deze Uniforme Regelen die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervoerder met betrekking tot het door hem verrichte vervoer. Wanneer een vordering wordt ingesteld tegen zijn ondergeschikten en andere personen van wier diensten de ondervoerder gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, zijn de artikelen 36 en 41 van toepassing.

§ 3. Een bijzondere overeenkomst waarin de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet op hem rusten krachtens deze Uniforme Regelen, of waarin hij afziet van rechten die hem ingevolge deze Uniforme Regelen zijn toegekend, is niet bindend voor de ondervoerder die hiermee niet uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Ongeacht of de ondervoerder deze overeenkomst al dan niet heeft aanvaard, blijft de vervoerder niettemin gebonden aan de uit deze bijzondere overeenkomst voortvloeiende verplichtingen of afstand van rechten.

§ 4. Wanneer en voorzover de vervoerder en de ondervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

§ 5. Het totale bedrag van de schadevergoeding verschuldigd door de vervoerder, de ondervoerder alsmede door hun ondergeschikten en andere personen van wier diensten zij gebruik maken voor de uitvoering van het vervoer is niet hoger dan de in deze Uniforme Regelen voorgeschreven maximumbedragen.

§ 6. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijke regresrechten tussen de vervoerder en de ondervoerder.

## Artikel 28

## Vermoeden van schade in geval van doorzending

§ 1. Wanneer een zending, die overeenkomstig deze Uniforme Regelen verzonden is, onder dezelfde Regelen is doorverzonden en wanneer na deze doorzending een gedeeltelijk verlies of een schade is vastgesteld, wordt vermoed dat het gedeeltelijk verlies of de schade is ontstaan tijdens de laatste vervoerovereenkomst, indien de zending onder de hoede van de vervoerder is gebleven en is doorgezonden in dezelfde toestand waarin zij op de plaats van doorzending is aangekomen.

§ 2. Dit vermoeden is ook van toepassing, wanneer de aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomst niet aan deze Uniforme Regelen onderworpen was, indien deze van toepassing zouden zijn geweest in het geval van rechtstreekse verzending tussen de plaats van afzending en de laatste plaats van bestemming.

§ 3. Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

## Article 29

## Présomption de perte de la marchandise

§ 1<sup>er</sup>. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4. A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

## Article 30

## Indemnité en cas de perte

§ 1<sup>er</sup>. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2. L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3. En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

## Article 31

## Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1<sup>er</sup>. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1<sup>er</sup> ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 3. Dit vermoeden is bovendien van toepassing, wanneer de vervoerovereenkomst die aan de doorzending voorafging, onderworpen was aan een ander vergelijkbaar internationaal verdrag over rechtstreeks internationaal spoorvervoer en dat verdrag eenzelfde rechtsvermoeden bevat ten voordele van zendingen die overeenkomstig deze Uniforme Regelen verzonden worden.

## Artikel 29

## Vermoeden van verlies van de goederen

§ 1. De rechthebbende kan zonder nader bewijs de goederen als verloren beschouwen, wanneer zij niet binnen 30 dagen na afloop van de afleveringstermijn aan de geadresseerde zijn afgeleverd of te zijner beschikking zijn gesteld.

§ 2. De rechthebbende kan bij het ontvangen van de schadevergoeding voor de verloren goederen schriftelijk verzoeken er onverwijld in kennis van te worden gesteld in geval de goederen zijn teruggevonden binnen een jaar na de betaling van de schadevergoeding. De vervoerder bevestigt dit verzoek schriftelijk.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van de in § 2 bedoelde kennisgeving kan de rechthebbende verzoeken dat de goederen aan hem worden afgeleverd tegen betaling van de schuldvorderingen die uit de vrachtbrief voortvloeien en tegen terugbetaling van de ontvangen schadevergoeding, onder aftrek, in voorkomend geval, van de kosten die in deze schadevergoeding begrepen zouden zijn geweest. Hij behoudt niettemin zijn in artikelen 33 en 35 bedoelde rechten op schadevergoeding voor overschrijding van de afleveringstermijn.

§ 4. Bij gebreke van een in § 2 bedoeld verzoek of van binnen de in § 3 bedoelde termijn gegeven instructies, of indien de goederen meer dan een jaar na de betaling van de schadevergoeding teruggevonden zijn, beschikt de vervoerder daarover overeenkomstig de wetten en voorschriften die gelden op de plaats waar de goederen zich bevinden.

## Artikel 30

## Schadevergoeding in geval van verlies

§ 1. In geval van geheel of gedeeltelijk verlies van de goederen moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen berekend volgens de beursprijs, bij gebreke daarvan volgens de marktprijs en, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de dag en de plaats waar de goederen in ontvangst zijn genomen.

§ 2. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan 17 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa.

§ 3. In geval van verlies van een op eigen wielen rollend spoorwagvoertuig dat als te vervoeren goed ten vervoer is aangeboden of van verlies van een intermodale transporteenheid of van hun bestanddelen, is de schadevergoeding, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, beperkt tot de gebruikelijke waarde van het voertuig of de intermodale transporteenheid of hun bestanddelen op de dag en de plaats van het verlies. Indien het niet mogelijk is de dag of de plaats van het verlies vast te stellen, is de schadevergoeding beperkt tot de gebruikelijke waarde op de dag en de plaats van de inontvangstneming.

§ 4. De vervoerder moet bovendien de vrachtprijs, de betaalde douanerechten en de overige ter zake van het vervoer van de verloren goederen betaalde bedragen terugbetalen, met uitzondering van de accijnzen op goederen die vervoerd worden onder opschorting van die accijnzen.

## Artikel 31

## Aansprakelijkheid in geval van gewichtsverlies

§ 1. Met betrekking tot goederen, die ingevolge hun aard in het algemeen een gewichtsverlies ondergaan tijdens het vervoer, is de vervoerder, ongeacht de lengte van het afgelegde traject, slechts aansprakelijk voor het gedeelte van het verlies dat meer bedraagt dan :

a) twee procent van de massa voor vloeibare of in vochtige toestand aangeboden goederen;

b) één procent van de massa voor droge goederen.

§ 2. Op de in § 1 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid kan geen beroep worden gedaan, indien wordt bewezen, dat het verlies, gelet op de omstandigheden van het geval, geen gevolg is van oorzaken, die de afwijking rechtvaardigen.

§ 3. In het geval dat meer colli met één enkele vrachtbrief zijn vervoerd, wordt het gewichtsverlies berekend voor iedere collo, wanneer de massa ervan bij vertrek afzonderlijk op de vrachtbrief is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 4. En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

#### Article 32

##### Indemnité en cas d'avarie

§ 1<sup>er</sup>. En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2. L'indemnité n'excède pas :

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3. En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4. Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1<sup>er</sup>, les frais prévus à l'article 30, § 4.

#### Article 33

##### Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1<sup>er</sup>. Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup> avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6. Lorsque, conformément à l'article 16, § 1<sup>er</sup>, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1<sup>er</sup>. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1<sup>er</sup> à 5.

#### Article 34

##### Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

#### Article 35

##### Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

§ 4. In geval van geheel verlies van het goed of in geval van verlies van colli vindt voor de berekening van de schadevergoeding geen aftrek plaats wegens gewichtsverlies tijdens het vervoer.

§ 5. Dit artikel laat de artikelen 23 en 25 onverlet.

#### Artikel 32

##### Schadevergoeding in geval van beschadiging

§ 1. In geval van beschadiging van de goederen moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen gelijk aan de waardevermindering van de goederen. Dit bedrag wordt berekend door op de overeenkomstig artikel 30 bepaalde waarde van de goederen het op de plaats van bestemming vastgestelde percentage van de waardevermindering toe te passen.

§ 2. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan :

a) indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van geheel verlies te betalen bedrag;

b) indien slechts een gedeelte van de zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van verlies van het in waarde verminderde gedeelte te betalen bedrag.

§ 3. In geval van beschadiging van een op eigen wielen rollend spoorwegvoertuig dat als te vervoeren goed ten vervoer is aangeboden of van beschadiging van een intermodale transporteenheid of van hun bestanddelen wordt de aansprakelijkheid beperkt tot de herstelkosten, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan het in geval van verlies te betalen bedrag.

§ 4. De vervoerder moet bovendien de in artikel 30, § 4 vermelde kosten in de in § 1 bepaalde verhouding terugbetalen.

#### Artikel 33

##### Schadevergoeding in geval van overschrijding van de afleveringstermijn

§ 1. Indien een schade, met inbegrip van een beschadiging, voortvloeit uit het overschrijden van de afleveringstermijn, moet de vervoerder een schadevergoeding betalen die niet meer bedraagt dan het viervoud van de vrachtprijs.

§ 2. In geval van geheel verlies van de goederen komt de in § 1 bedoelde schadevergoeding niet bovenop die bedoeld in artikel 30.

§ 3. In geval van gedeeltelijk verlies van de goederen bedraagt de in § 1 bepaalde schadevergoeding niet meer dan het viervoud van de vrachtprijs van het niet verloren gedeelte van de zending.

§ 4. In geval van beschadiging van goederen die niet het gevolg is van de overschrijding van de afleveringstermijn komt, in voorkomend geval, de in § 1 bedoelde schadevergoeding bovenop die bedoeld in artikel 32.

§ 5. In geen geval kan de som van de in § 1 bedoelde schadevergoeding en die van de artikelen 30 en 32 hoger zijn dan de schadevergoeding die verschuldigd is in geval van geheel verlies van de goederen.

§ 6. Wanneer de afleveringstermijn overeenkomstig artikel 16, § 1 is vastgesteld bij overeenkomst, kan daarin in een van § 1 afwijkende regeling tot schadevergoeding voorzien worden. Indien in dit geval de in artikel 16, §§ 2 tot en met 4 bedoelde afleveringstermijnen overschreden worden, kan de rechthebbende hetzij de schadevergoeding uit de bovenvermelde overeenkomst verlangen, hetzij de schadevergoeding die in de §§ 1 tot en met 5 is voorzien.

#### Artikel 34

##### Schadevergoeding in geval van aangifte van waarde

De afzender en de vervoerder kunnen overeenkomen dat de afzender in de vrachtbrief een waarde der goederen opneemt die het in artikel 30, § 2 voorgeschreven maximumbedrag overschrijdt. In dat geval treedt het aangegeven bedrag in de plaats van dit maximumbedrag.

#### Artikel 35

##### Schadevergoeding in geval van belang bij de aflevering

De afzender en de vervoerder kunnen overeenkomen dat de afzender een bijzonder belang bij de aflevering aangeeft door op de vrachtbrief een bedrag in cijfers te vermelden voor het geval van verlies of beschadiging en het geval van overschrijding van de afleveringstermijn. In geval van aangifte van een belang bij de aflevering kan boven op de in de artikelen 30, 32 en 33 bedoelde schadevergoedingen de vergoeding van de overige bewezen schade verlangd worden tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

## Article 36

## Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## Article 37

## Conversion et intérêts

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3. Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

## Article 38

## Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1<sup>er</sup>. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1<sup>er</sup> de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;

b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2. Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1<sup>er</sup> que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3. Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1<sup>er</sup>, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1<sup>er</sup> de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5. Les mesures prises en conformité des §§ 1<sup>er</sup> et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

## Artikel 36

## Verlies van het recht om beperkingen van aansprakelijkheid in te roepen

De in de artikelen 15, § 3, 19, §§ 6 en 7, 30, 32 tot en met 35 bedoelde beperkingen van aansprakelijkheid zijn niet van toepassing, indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

## Artikel 37

## Omrekening en rente

§ 1. Wanneer voor de berekening van de schadevergoeding omrekening van bedragen uitgedrukt in buitenlandse munteenheden vereist is, vindt omrekening plaats volgens de koers die geldt op de dag en de plaats van betaling van de schadevergoeding.

§ 2. De rechthebbende kan een rente ten bedrage van vijf procent per jaar over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van het indienen van de in artikel 43 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van het instellen van de rechtsvordering.

§ 3. Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de voor de definitieve regeling van de vordering nodige bewijsstukken aan de vervoerder overlegt, loopt de rente niet tussen de afloop van deze termijn en de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

## Artikel 38

## Aansprakelijkheid in spoor/zeevervoer

§ 1. Voor spoor / zeevervoer over de in artikel 24 § 1 van het Verdrag bedoelde lijnen over zee kan iedere Lidstaat door een desbetreffende vermelding op de lijst van de aan de Uniforme Regelen onderworpen lijnen te doen opnemen, het geheel van de hierna genoemde gronden tot uitsluiting van de aansprakelijkheid toevoegen aan de in artikel 23 genoemde gronden :

a) brand, mits de vervoerder bewijst dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, de scheepsbemanning, de loods of zijn ondergeschikten;

b) redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;

c) vervoer van de goederen als deklading, mits zulks is geschied met de door de afzender op de vrachtbrief gegeven toestemming en de goederen zich niet in een spoorwagen bevinden;

d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren.

§ 2. De vervoerder kan zich slechts op de in § 1 vermelde ontheffingsgronden beroepen, indien hij bewijst dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de afleveringstermijn is ontstaan op het zeetraject vanaf het laden van de goederen aan boord van het schip tot aan het lossen ervan uit het schip.

§ 3. Wanneer de vervoerder zich op de in § 1 vermelde ontheffingsgronden beroept, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende het bewijs levert dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de afleveringstermijn te wijten is aan de schuld van de vervoerder, de kapitein, de scheepsbemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder.

§ 4. Wanneer eenzelfde zeetraject wordt geëxploiteerd door meer ondernemingen, die ingeschreven zijn op de lijst der lijnen overeenkomstig artikel 24, § 1 van het Verdrag, moet het op dit traject toepasselijke aansprakelijkheidsregime voor al deze ondernemingen hetzelfde zijn. Bovendien, wanneer deze ondernemingen op verzoek van meer lidstaten op de lijst zijn ingeschreven, moeten deze Staten van te voren overeenstemming bereiken over het toe te passen aansprakelijkheidsregime.

§ 5. De overeenkomstig de §§ 1 en 4 genomen maatregelen worden aan de Secretaris-Generaal meegedeeld. Zij treden niet eerder in werking dan na verloop van dertig dagen te rekenen vanaf de dag waarop de Secretaris-Generaal de andere Staten in kennis heeft gesteld van deze maatregelen. Zendingen onderweg worden door deze maatregelen niet getroffen.

## Article 39

## Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

## Article 40

## Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

## Article 41

## Autres actions

§ 1<sup>er</sup>. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

## TITRE IV. — Exercice des droits

## Article 42

## Procès-verbal de constatation

§ 1<sup>er</sup>. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

## Article 43

## Réclamations

§ 1<sup>er</sup>. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4. Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

## Artikel 39

## Aansprakelijkheid in geval van een kernongeval

De vervoerder is ontheven van de krachtens deze Uniforme Regelen op hem rustende aansprakelijkheid, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval en wanneer de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

## Artikel 40

## Personen voor wie de vervoerder aansprakelijk is

De vervoerder is aansprakelijk voor zijn ondergeschikten en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, wanneer deze ondergeschikten of andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. De beheerders van de spoorweginfrastructuur waarop het vervoer wordt verricht, worden beschouwd als personen van wier diensten de vervoerder gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer.

## Artikel 41

## Andere vorderingen

§ 1. In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.

§ 2. Hetzelfde geldt voor een vordering ingesteld tegen de ondergeschikten en de andere personen voor wie de vervoerder krachtens artikel 40 aansprakelijk is.

## TITEL IV. — Uitoefening van rechten

## Artikel 42

## Proces-verbaal van vaststelling

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de vervoerder wordt ontdekt of vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de vervoerder onverwijld en zo mogelijk in aanwezigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken dat naargelang de aard van de schade, de toestand van de goederen en zo mogelijk de omvang, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan van de schade vermeldt.

§ 2. Een afschrift van dit proces-verbaal moet kosteloos aan de rechthebbende worden verstrekt.

§ 3. Wanneer de rechthebbende niet met de vermeldingen in het proces-verbaal instemt, kan hij verlangen dat de toestand en de massa van de goederen alsmede de oorzaak en het bedrag van de schade worden vastgesteld door een door de partijen bij de vervoerovereenkomst of door de rechter benoemde deskundige. De procedure is onderworpen aan de wetten en voorschriften van de Staat waar de vaststelling geschiedt.

## Artikel 43

## Vorderingen buiten rechte

§ 1. Vorderingen buiten rechte met betrekking tot de vervoerovereenkomst moeten schriftelijk worden ingediend bij de vervoerder tegen wie de rechtsovereenkomst kan worden ingesteld.

§ 2. Vorderingen buiten rechte kunnen ingediend worden door de personen die gerechtigd zijn rechtsovereenkomsten in te stellen tegen de vervoerder.

§ 3. De afzender die een vordering buiten rechte indient, moet de duplicaat-vrachtbrief overleggen. Bij gebreke daarvan moet hij de machting van de geadresseerde overleggen of bewijzen dat deze laatste de goederen heeft geweigerd.

§ 4. De geadresseerde die een vordering buiten rechte indient, moet de vrachtbrief overleggen, indien deze aan hem is afgegeven.

§ 5. De vrachtbrief, de duplicaat-vrachtbrief en de overige bescheiden die de rechthebbende bij zijn vordering buiten rechte wil voegen, moeten worden overgelegd in origineel of in voorkomend geval op verzoek van de vervoerder, in een naar behoren gearmerkt afschrift.

§ 6. Bij de regeling van de vordering buiten rechte kan de vervoerder de overlegging van het origineel van de vrachtbrief, de duplicaat-vrachtbrief of het remboursbewijs verlangen om er de regeling op te vermelden.

## Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou

3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

b) au destinataire à partir du moment où il a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou

3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2. Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4. L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5. L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6. Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

## Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1<sup>er</sup>. Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1<sup>er</sup>, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4. L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1<sup>er</sup> à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

## Article 46

## For

§ 1<sup>er</sup>. Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

## Artikel 44

Personen die de vervoerder in rechte kunnen aanspreken

§ 1. Behoudens de §§ 3 en 4, zijn tot het instellen van de op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsvorderingen gerechtigd :

a) de afzender tot het tijdstip waarop de geadresseerde

1. de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,
2. de goederen heeft aangenomen of

3. de hem krachtens artikel 17, § 3 of artikel 18, § 3 toekomende rechten heeft doen gelden;

b) de geadresseerde vanaf het tijdstip waarop hij

1. de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,
2. de goederen heeft aangenomen of

3. de hem krachtens artikel 17, § 3 of artikel 18, § 3 toekomende rechten heeft doen gelden.

§ 2. Het recht van de geadresseerde om een rechtsvordering in te stellen, vervalt zodra de door hem overeenkomstig artikel 18, § 5 aangewezen persoon de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, de goederen heeft aangenomen of de hem krachtens artikel 17, § 3 toekomende rechten heeft doen gelden.

§ 3. De rechtsvordering tot terugbetaling van een bedrag dat op grond van de vervoerovereenkomst betaald is, komt slechts toe aan degene die de betaling heeft gedaan.

§ 4. De rechtsvordering met betrekking tot remboours komt slechts toe aan de afzender.

§ 5. Om rechtsvorderingen in te stellen moet de afzender de duplicaat-vrachtbrief overleggen. Bij gebreke daarvan moet hij een machtiging van de geadresseerde overleggen of bewijzen dat deze laatste de goederen heeft geweigerd. Indien nodig moet de afzender het bewijs leveren van het ontbreken of het verlies van de vrachtbrief.

§ 6. Om rechtsvorderingen in te stellen moet de geadresseerde de vrachtbrief overleggen, indien deze aan hem is afgegeven.

## Artikel 45

Vervoerders die in rechte kunnen worden aangesproken

§ 1. Behoudens de §§ 3 en 4, kunnen de op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsvorderingen uitsluitend worden ingesteld tegen de eerste of laatste vervoerder of tegen de vervoerder die dat deel van het vervoer verrichtte gedurende welke het feit dat tot de rechtsvordering heeft geleid, zich heeft voorgedaan.

§ 2. Wanneer in geval het vervoer wordt verricht door opvolgende vervoerders, de vervoerder die de goederen moet afleveren met zijn instemming is ingeschreven op de vrachtbrief, kan overeenkomstig § 1 de rechtsvordering tegen hem worden ingesteld, zelfs als hij de goederen of de vrachtbrief niet heeft ontvangen.

§ 3. De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de vervoerder die dit bedrag heeft geïnd of tegen degene ten voordele van wie dit bedrag is geïnd.

§ 4. De rechtsvordering ter zake van remboours kan alleen worden ingesteld tegen de vervoerder die de goederen op de plaats van afzending ten vervoer heeft aangenomen.

§ 5. De rechtsvordering kan tegen een andere dan de in de §§ 1 en 4 bedoelde vervoerders worden ingesteld als tegeneis of als verweer in een geding over een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde vordering.

§ 6. Voorzover deze Uniforme Regelen van toepassing zijn op de ondervoerder, kan tegen hem eveneens een rechtsvordering worden ingesteld.

§ 7. Indien de eiser de keuze heeft tussen meer vervoerders, vervalt zijn keuzerecht zodra de rechtsvordering tegen een van hen is ingesteld; dit geldt eveneens indien de eiser de keuze heeft tussen een of meer vervoerders en een ondervoerder.

## Artikel 46

## Rechtsmacht

§ 1. De op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvorderingen kunnen worden ingesteld bij de rechterlijke instanties van de door de partijen in onderlinge overeenstemming aangewezen lidstaten of bij de rechter van de lidstaat op wiens grondgebied :

a) de verweerder zijn woonplaats of gewone verblijfplaats, zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst is gesloten heeft, of

b) de plaats gelegen is waar de goederen zijn aangenomen of waar de aflevering voorzien is.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2. Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1<sup>er</sup>, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

#### Article 47

##### Extinction de l'action

§ 1<sup>er</sup>. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1<sup>er</sup>;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

#### Article 48

##### Prescription

§ 1<sup>er</sup>. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;

c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2. La prescription court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

Het instellen van een rechtsvordering bij een andere rechter is niet mogelijk.

§ 2. Wanneer een op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvordering aanhangig is bij een in § 1 bedoelde bevoegde rechterlijke instantie of wanneer in een dergelijk geschil deze rechter uitspraak heeft gedaan, kan geen nieuwe rechtsvordering worden ingesteld voor dezelfde zaak tussen dezelfde partijen, tenzij de uitspraak van de rechter bij wie de eerste rechtsvordering is ingesteld niet ten uitvoer kan worden gelegd in de Staat waar de nieuwe rechtsvordering is ingesteld.

#### Artikel 47

##### Verval van de vordering

§ 1. Door de inontvangstneming van de goederen door de rechthebbende vervalt elke vordering uit de vervoerovereenkomst tegen de vervoerder in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de afleveringstermijn.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet :

a) in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging, indien

1. het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 42 is vastgesteld vóór de inontvangstneming van de goederen door de rechthebbende;

2. de vaststelling, die overeenkomstig artikel 42 had moeten geschieden, slechts door de schuld van de vervoerder achterwege is gebleven;

b) in geval van uiterlijk niet waarneembare schade, die is vastgesteld na de inontvangstneming van de goederen door de rechthebbende, indien deze

1. de vaststelling overeenkomstig artikel 42 onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen zeven dagen na de inontvangstneming van de goederen verlangt, en

2. bovendien bewijst, dat de schade tussen de aanneming ten vervoer van de goederen en de aflevering is ontstaan;

c) in geval van overschrijding van de afleveringstermijn, indien de rechthebbende zijn rechten binnen zestig dagen bij een van de in artikel 45, § 1 bedoelde vervoerders heeft doen gelden;

d) indien de rechthebbende bewijst dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

§ 3. Indien de goederen overeenkomstig artikel 28 doorgezonden zijn, vervallen de vorderingen uit een der voorafgaande vervoerovereenkomsten in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging als betrof het een enkele overeenkomst.

#### Artikel 48

##### Verjaring

§ 1. De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering verjaart door verloop van 1 jaar. De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar indien de rechtsvordering :

a) strekt tot betaling van een door de vervoerder van de geadreerde geïnd rembourss;

b) strekt tot betaling van de opbrengst van een door de vervoerder verrichte verkoop;

c) gegrond is op een schade ontstaan uit een handeling of nalaten geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien;

d) gegrond is op één van de aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomsten, in het geval bedoeld in artikel 28.

§ 2. De verjaring neemt een aanvang bij rechtsvorderingen :

a) tot schadevergoeding wegens geheel verlies : op de dertigste dag na afloop van de afleveringstermijn;

b) tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de aflevering : op de dag van de aflevering;

c) in alle overige gevallen : op de dag waarop het recht kan worden uitgeoefend.

De als begin van de verjaringstermijn vermelde dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

#### TITRE V. — *Rapports des transporteurs entre eux*

##### Article 49

##### Décompte

§ 1<sup>er</sup>. Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2. L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

##### Article 50

##### Droit de recours

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

##### Article 51

##### Procédure de recours

§ 1<sup>er</sup>. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 3. Ingeval overeenkomstig artikel 43 een schriftelijke vordering buiten rechte met de nodige bewijsstukken is ingediend, is de verjaring geschorst tot de dag waarop de vervoerder de vordering schriftelijk afwijst en de bijgevoegde stukken terugzendt. Bij gedeeltelijke erkenning van de vordering begint de verjaringstermijn weer te lopen voor het nog betwiste gedeelte van de vordering. Het bewijs van de ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij die zich daarop beroept. Latere vorderingen buiten rechte met dezelfde inhoud schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een verjaarde rechtsvordering kan niet meer in rechte worden ingesteld, zelfs niet bij wijze van tegeneis of verweer.

§ 5. Overigens geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

#### TITEL V. — *Onderlinge betrekkingen tussen de vervoerders*

##### Artikel 49

##### Verdeling

§ 1. Elke vervoerder moet aan de betrokken vervoerders het hun toekomende aandeel betalen van de kosten of andere uit de vervoerovereenkomst ontstane schuldvorderingen, die hij ofwel bij vertrek, ofwel bij aankomst heeft geïnd of had moeten innen. De wijze van betaling wordt in een overeenkomst tussen de vervoerders vastgelegd.

§ 2. Artikel 12 is eveneens van toepassing op de betrekkingen tussen opvolgende vervoerders.

##### Artikel 50

##### Recht van regres

§ 1. De vervoerder die krachtens deze Uniforme Regelen een schadevergoeding heeft betaald, heeft recht van regres jegens de bij het vervoer betrokken vervoerders overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) de vervoerder die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door meer vervoerders, is ieder van hen aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade; is deze toedeling niet mogelijk, dan wordt de schadevergoeding onder hen volgens c verdeeld;

c) indien niet kan worden bewezen welke vervoerder de schade heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder alle bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld, met uitsluiting van hen die bewijzen, dat de schade niet door hen is veroorzaakt; de verdeling geschiedt naar evenredigheid van het aandeel in de vrachtprijs dat aan iedere vervoerder toekomt.

§ 2. In geval van onvermogen om te betalen van een van de vervoerders wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde aandeel onder de andere bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld naar evenredigheid van het aandeel in de vrachtprijs dat aan ieder van hen toekomt.

##### Artikel 51

##### Regres-procedure

§ 1. De gegrondheid van de betaling verricht door de vervoerder die krachtens artikel 50 het regres uitoefent, kan niet betwist worden door de vervoerder tegen wie het bedoeld regres wordt uitgeoefend, wanneer de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en wanneer deze laatstgenoemde vervoerder, naar behoren gedagvaard, de mogelijkheid is geboden tot tussenkomst in het geding. De rechter bij wie de hoofdvordering aanhangig is, stelt de termijnen voor de betekening van de dagvaarding en voor de tussenkomst vast.

§ 2. De vervoerder die het regres uitoefent, moet zijn vordering instellen in één en hetzelfde geding tegen alle vervoerders met wie hij geen schikking heeft getroffen, op straffe van verlies van regres jegens de niet gedagvaarde vervoerders.

§ 3. De rechter beslist in één uitspraak over alle bij hem aanhangige regresvorderingen.

§ 4. De vervoerder die zijn recht van regres wil uitoefenen, kan zijn vordering aanhangig maken bij de rechters van de Staat op het grondgebied waarvan een van de bij het vervoer betrokken vervoerders zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst is gesloten, heeft.

§ 5. Wanneer de rechtsvordering tegen meer vervoerders moet worden ingesteld, kan de vervoerder die zijn regres uitoefent, kiezen tussen de volgens § 4 bevoegde rechterlijke instanties waarvoor hij zijn regresvordering aanhangig zal maken.

§ 6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

#### Article 52

##### Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

### Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID - Appendice C à la Convention)

#### Article 1<sup>er</sup>

##### Champ d'application

§ 1<sup>er</sup>. Le présent Règlement s'applique :

a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,

b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport, ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2. Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

#### Article 2

##### Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

#### Article 3

##### Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

#### Article 4

##### Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

#### Article 5

##### Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles

§ 1<sup>er</sup>. Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption :

a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;

b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2. Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

#### Article 6

##### Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

§ 6. Regresvorderingen kunnen niet aanhangig worden gemaakt door het instellen van een rechtsvordering in het geding dat de rechthebbende heeft ingesteld om schadevergoeding te verlangen op grond van de vervoerovereenkomst.

#### Artikel 52

##### Overeenkomsten betreffende regres

De vervoerders kunnen onderling overeenkomsten afsluiten die afwijken van de artikelen 49 en 50.

### Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID - Aanhangsel C bij het Verdrag)

#### Artikel 1

##### Toepassingsgebied

§ 1. Dit Reglement is van toepassing :

a) op het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen op het grondgebied van de Lidstaten,

b) op het vervoer in aanvulling op het spoorwegvervoer waarop de Uniforme Regelen CIM van toepassing zijn, behoudens internationale voorschriften die het vervoer met een ander vervoermiddel regelen, evenals op de in de Bijlage van dit Reglement vermelde werkzaamheden.

§ 2. De gevaarlijke goederen, waarvan het vervoer overeenkomstig de Bijlage uitgesloten is, mogen niet het onderwerp zijn van een internationaal vervoer.

#### Artikel 2

##### Vrijstellingen

Dit Reglement is geheel of gedeeltelijk niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen, waarvan in de Bijlage de vrijstelling is voorzien. Vrijstellingen zijn slechts toegelaten, wanneer de hoeveelheid, de aard van het vrijgestelde vervoer of de verpakking de veiligheid van het vervoer waarborgen.

#### Artikel 3

##### Beperkingen

Iedere lidstaat behoudt het recht om het internationale vervoer van gevaarlijke goederen op zijn grondgebied op andere gronden dan die van de veiligheid gedurende het vervoer te regelen of te verbieden.

#### Artikel 4

##### Andere voorschriften

Het vervoer, waarop dit Reglement van toepassing is, blijft onderworpen aan de algemene nationale of internationale voorschriften, die in hun algemeenheid van toepassing zijn op het spoorwegvervoer van goederen.

#### Artikel 5

Toegelaten treinsoorten. Vervoer als handbagage, reisbagage of in motorvoertuigen

§ 1. De gevaarlijke goederen mogen alleen in goederentreinen vervoerd worden, met uitzondering van :

a) de gevaarlijke goederen, die tot het vervoer zijn toegelaten overeenkomstig de Bijlage met inachtneming van de toepasselijke maximale hoeveelheden en de bijzondere voorwaarden voor het vervoer in andere treinen dan goederentreinen;

b) de gevaarlijke goederen, die onder de bijzondere voorwaarden van de Bijlage als handbagage, reisbagage of in of op motorvoertuigen overeenkomstig artikel 12 van de Uniforme Regelen CIV vervoerd worden.

§ 2. De reiziger mag gevaarlijke goederen niet als handbagage meenemen of deze als reisbagage of in motorvoertuigen verzenden, indien deze niet voldoen aan de bijzondere voorwaarden van de Bijlage.

#### Artikel 6

##### Bijlage

De Bijlage vormt een integrerend deel van dit Reglement.

De Bijlage zal de inhoud krijgen die de Commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen zal hebben vastgesteld, op het tijdstip van inwerkingtreding van het Protocol van 3 juni 1999 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, volgens artikel 19, § 4 van dit Verdrag.

**Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV - Appendice D à la Convention)**

Article 1<sup>er</sup>

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;

c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1<sup>er</sup>. Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

a) l'indication du détenteur;

b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;

c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;

d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2. Les signes et les inscriptions prévus au 1<sup>er</sup> peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1<sup>er</sup>. A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2. L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3. En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4. En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5. Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1<sup>er</sup> à 4.

**Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV - Aanhangsel D bij het Verdrag)**

Artikel 1

Toepassingsgebied

Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing op bilaterale of multilaterale overeenkomsten inzake het gebruik van spoorwegvoertuigen als vervoermiddel voor het verrichten van vervoer volgens de Uniforme Regelen CIV en de Uniforme Regelen CIM.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen wordt verstaan onder :

a) « spoorwegvervoeronderneming », elke privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming aan wie de bevoegdheid is verleend personen of goederen te vervoeren en die voor de tractie zorgt;

b) « voertuig », elk voertuig dat zich op eigen wielen kan voortbewegen langs spoorstaven en dat niet is voorzien van tractieindelen;

c) « houder », degene die een voertuig duurzaam economisch exploiteert als vervoermiddel, ongeacht of hij er de eigenaar van is of het recht heeft erover te beschikken;

d) « depotstation », de plaats die op het voertuig is vermeld en waarnaar dit voertuig, overeenkomstig de voorwaarden in de gebruiks-overeenkomst, kan of moet worden teruggezonden.

Artikel 3

Tekens en opschriften op de voertuigen

§ 1. Onverminderd de voorschriften inzake de technische toelating van voertuigen tot het internationale verkeer, moet degene die krachtens een in artikel 1 bedoelde overeenkomst een voertuig ter beschikking stelt, ervoor zorgdragen dat de volgende gegevens op het voertuig worden vermeld :

a) de aanduiding van de houder;

b) in voorkomend geval de aanduiding van de spoorwegvervoeronderneming in wier voertuigenpark het voertuig is opgenomen;

c) in voorkomend geval de aanduiding van het depotstation;

d) andere in de gebruiksovereenkomst overeengekomen tekens en opschriften.

§ 2. De in § 1 bedoelde tekens en opschriften kunnen worden aangevuld met elektronische identificatiemiddelen.

Artikel 4

Aansprakelijkheid

in geval van verlies of beschadiging van een voertuig

§ 1. Tenzij de spoorwegvervoeronderneming aan wie het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking is gesteld, bewijst dat de schade niet het gevolg is van haar schuld, is zij aansprakelijk voor de schade die het gevolg is van het verlies of de beschadiging van het voertuig of zijn losse bestanddelen.

§ 2. De spoorwegvervoeronderneming is niet aansprakelijk voor schade die het gevolg is van het verlies van losse bestanddelen waarvan geen melding wordt gemaakt op beide zijden van het voertuig of die niet opgenomen zijn in de inventaris die het voertuig begeleidt.

§ 3. In geval van verlies van het voertuig of van zijn losse bestanddelen is de schadevergoeding, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, beperkt tot de gebruikelijke waarde van het voertuig of zijn losse bestanddelen op de plaats en het tijdstip van het verlies. Indien het niet mogelijk is de dag of de plaats van het verlies vast te stellen, is de schadevergoeding beperkt tot de gebruikelijke waarde op de dag waarop en de plaats waar het voertuig voor gebruik ter beschikking is gesteld.

§ 4. In geval van beschadiging van het voertuig of van zijn losse bestanddelen is de schadevergoeding, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, beperkt tot de herstellkosten. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan het in geval van verlies te betalen bedrag.

§ 5. De partijen bij de overeenkomst kunnen bedingen overeenkomen die afwijken van de §§ 1 tot en met 4.

## Article 5

## Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## Article 6

## Présomption de perte d'un véhicule

§ 1<sup>er</sup>. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2. Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3. Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4. Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1<sup>er</sup> à 3.

## Article 7

## Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1<sup>er</sup>. Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2. Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1<sup>er</sup>.

## Article 8

## Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;

b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

## Article 9

## Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1<sup>er</sup>. Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2. Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

## Artikel 5

## Verlies van het recht om beperkingen van aansprakelijkheid in te roepen.

De in artikel 4, §§ 3 en 4 bedoelde beperkingen van aansprakelijkheid zijn niet van toepassing, indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

## Artikel 6

## Vermoeden van verlies van een voertuig

§ 1. De rechthebbende kan, zonder nader bewijs, een voertuig als verloren beschouwen, wanneer hij de spoorwegvervoeronderneming waaraan hij het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking heeft gesteld, heeft verzocht dit voertuig op te sporen en indien dit voertuig niet binnen drie maanden na ontvangst van zijn verzoek te zijner beschikking is gesteld, of wanneer hij geen enkele aanwijzing heeft gekregen omtrent de plaats waar het voertuig zich bevindt. Deze termijn wordt verlengd met de duur van de stilstand van het voertuig ontstaan door een niet aan de spoorwegvervoeronderneming te wijten oorzaak welke dan ook of door schade.

§ 2. Indien het als verloren beschouwde voertuig na betaling van de schadevergoeding wordt teruggevonden, kan de rechthebbende, binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de ontvangst van de kennisgeving hiervan, van de spoorwegvervoeronderneming waaraan hij het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking heeft gesteld, verlangen dat het voertuig hem kosteloos en tegen terugbetaling van de schadevergoeding wordt teruggeven op het depotstation of op een andere overeengekomen plaats.

§ 3. Indien het in § 2 bedoelde verzoek niet wordt gedaan of indien het voertuig meer dan een jaar na de betaling van de schadevergoeding wordt teruggevonden, beschikt de spoorwegvervoeronderneming waaraan de rechthebbende het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking heeft gesteld, hierover overeenkomstig de wetten en voorschriften die gelden op de plaats waar het voertuig zich bevindt.

§ 4. De partijen bij de overeenkomst kunnen bedingen overeenkomen die afwijken van de §§ 1 tot en met 3.

## Artikel 7

## Aansprakelijkheid voor door een voertuig veroorzaakte schade

§ 1. Degene die krachtens een in artikel 1 bedoelde overeenkomst een voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking heeft gesteld, is aansprakelijk voor de door dat voertuig veroorzaakte schade, wanneer deze schade aan zijn schuld te wijten is.

§ 2. De partijen bij de overeenkomst kunnen bedingen overeenkomen die afwijken van § 1.

## Artikel 8

## Subrogatie

Wanneer in de overeenkomst inzake het gebruik van voertuigen wordt bepaald dat de spoorwegvervoeronderneming het voertuig aan andere spoorwegvervoerondernemingen ter beschikking kan stellen voor gebruik als vervoermiddel, kan de spoorwegvervoeronderneming, met instemming van de houder, met de andere spoorwegvervoerondernemingen overeenkomen :

a) dat zij, onverminderd haar recht van regres, in geval van verlies of beschadiging van het voertuig of zijn losse bestanddelen, in hun plaats treedt met betrekking tot hun aansprakelijkheid jegens de houder;

b) dat alleen de houder jegens de andere spoorwegvervoerondernemingen aansprakelijk is voor door het voertuig veroorzaakte schade, maar dat alleen de spoorwegvervoeronderneming die de contractuele wederpartij van de houder is, bevoegd is de rechten van de andere spoorwegvervoerondernemingen te doen gelden.

## Artikel 9

## Aansprakelijkheid voor ondergeschikten en andere personen

§ 1. De partijen bij de overeenkomst zijn aansprakelijk voor hun ondergeschikten en voor andere personen, van wier diensten zij gebruik maken bij de uitvoering van de overeenkomst, wanneer deze ondergeschikten of andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden.

§ 2. Tenzij tussen de partijen bij de overeenkomst anders is overeengekomen, worden de beheerders van de infrastructuur waarop de spoorwegvervoeronderneming het voertuig als vervoermiddel gebruikt, beschouwd als personen van wier diensten de spoorwegvervoeronderneming gebruik maakt.

§ 3. Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

#### Article 10

##### Autres actions

§ 1<sup>er</sup>. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2. Le § 1<sup>er</sup> s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

#### Article 11

##### For

§ 1<sup>er</sup>. Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2. Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

#### Article 12

##### Prescription

§ 1<sup>er</sup>. Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2. La prescription court :

a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup> ou § 4;

b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

### Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI - Appendice E à la Convention)

#### TITRE I<sup>er</sup>. — Généralités

##### Article 1<sup>er</sup>

##### Champ d'application

§ 1<sup>er</sup>. Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2. Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

#### Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1<sup>er</sup>. Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 3. De §§ 1 en 2 zijn eveneens van toepassing in geval van subrogatie overeenkomstig artikel 8.

#### Artikel 10

##### Andere vorderingen

§ 1. In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de spoorwegvervoeronderneming waaraan het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking is gesteld slechts een vordering wegens aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van het voertuig of zijn losse bestanddelen, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen en die van de gebruiksovereenkomst.

§ 2. Paragraaf 1 is eveneens van toepassing in geval van subrogatie overeenkomstig artikel 8.

§ 3. Hetzelfde geldt voor een vordering ingesteld tegen de ondergeschikten en de andere personen voor wie de spoorwegvervoeronderneming, waaraan het voertuig voor gebruik als vervoermiddel ter beschikking is gesteld, aansprakelijk is.

#### Artikel 11

##### Rechtsmacht

§ 1. De rechtsvorderingen voortvloeiend uit een op grond van deze Uniforme Regelen gesloten overeenkomst, kunnen worden ingesteld bij de in onderlinge overeenstemming door de partijen bij de overeenkomst aangewezen rechterlijke instantie.

§ 2. Tenzij de partijen anders zijn overeenkomen, is de rechterlijke instantie van de lidstaat waar de verweerder zijn zetel heeft, bevoegd. Indien de verweerder geen zetel heeft in een lidstaat, is de rechterlijke instantie van de lidstaat waar de schade is ontstaan, bevoegd.

#### Artikel 12

##### Verjaring

§ 1. De rechtsvorderingen gegrond op de artikelen 4 en 7 verjaren door verloop van drie jaar.

§ 2. De verjaring neemt een aanvang :

a) bij rechtsvorderingen gegrond op artikel 4, op de dag waarop het verlies of de beschadiging van het voertuig is vastgesteld of op de dag waarop de rechthebbende het voertuig overeenkomstig artikel 6, § 1 of § 4 als verloren kon beschouwen;

b) bij rechtsvorderingen gegrond op artikel 7, op de dag waarop de schade is ontstaan.

### Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI - Aanhangsel E bij het Verdrag)

#### TITEL I. — Algemene bepalingen

##### Artikel 1

##### Toepassingsgebied

§ 1. Deze Uniforme Regelen zijn van toepassing op elke overeenkomst inzake het gebruik van een spoorweginfrastructuur ten behoeve van internationaal vervoer in de zin van de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM. Dit geldt ongeacht de zetel en de nationaliteit van de partijen bij de overeenkomst. Deze Uniforme Regelen zijn eveneens van toepassing, wanneer de spoorweginfrastructuur wordt beheerd of gebruikt door Staten of overheidsinstellingen of -organisaties.

§ 2. Behoudens artikel 21 zijn deze Uniforme Regelen niet van toepassing op andere rechtsverhoudingen, zoals met name :

a) de aansprakelijkheid van de vervoerder of de beheerder jegens hun ondergeschikten of jegens andere personen, van wier diensten zij gebruik maken bij de uitvoering van hun taken;

b) de aansprakelijkheid tussen de vervoerder of de beheerder enerzijds en derden anderzijds.

#### Artikel 2

##### Verklaring betreffende de aansprakelijkheid in geval van personenschade

§ 1. Iedere Staat kan op elk tijdstip verklaren dat hij alle bepalingen betreffende de aansprakelijkheid in geval van personenschade niet zal toepassen op slachtoffers van een ongeval op zijn grondgebied, die zijn onderdanen zijn of hun gewone verblijfplaats hebben in deze Staat.

§ 2. L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1<sup>er</sup> peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;

c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;

d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;

e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;

f) "licence" désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;

g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,

— l'organisation interne de l'entreprise ainsi que

— le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

#### Article 4

##### Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

### TITRE II. — Contrat d'utilisation

#### Article 5

##### Contenu et forme

§ 1<sup>er</sup>. Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2. Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes :

a) l'infrastructure à utiliser,

b) l'étendue de l'utilisation,

c) les prestations du gestionnaire,

d) les prestations du transporteur,

e) le personnel à employer,

f) les véhicules à utiliser,

g) les conditions financières.

§ 3. Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 2. De Staat die een verklaring overeenkomstig § 1 heeft afgelegd, kan deze op elk tijdstip herroepen door hiervan mededeling te doen aan de depositaris. Deze herroeping wordt van kracht een maand na de dag waarop de depositaris de lidstaten hiervan kennis heeft gegeven.

#### Artikel 3

##### Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen wordt verstaan onder :

a) « spoorweginfrastructuur », alle spoorwegen en vaste installaties, voorzover deze nodig zijn voor het rijden van spoorwegvoertuigen en de veiligheid van het verkeer;

b) « beheerder », degene die een spoorweginfrastructuur ter beschikking stelt;

c) « vervoerder », degene die per spoor personen of goederen vervoert in het internationale verkeer volgens de Uniforme Regelen CIV of de Uniforme Regelen CIM;

d) « hulppersoon », ondergeschikten of andere personen, van wier diensten de vervoerder of de beheerder gebruik maakt bij de uitvoering van de overeenkomst, wanneer deze ondergeschikten of andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden;

e) « derde », elke andere persoon dan de beheerder, de vervoerder en hun hulppersonen;

f) « vergunning », de bevoegdheid verleend, overeenkomstig de wetten en voorschriften van de Staat waarin de vervoerder de zetel heeft van zijn belangrijkste activiteit, om de activiteit van spoorwegvervoerder uit te oefenen;

g) « veiligheidscertificaat », het document waaruit, overeenkomstig de wetten en voorschriften van de Staat waarin de gebruikte infrastructuur zich bevindt, ten aanzien van de vervoerder blijkt dat,

— de interne organisatie van de onderneming alsook

— het in te zetten personeel en de te gebruiken voertuigen op de gebruikte infrastructuur, voldoen aan de gestelde veiligheidseisen teneinde op deze infrastructuur een veilige dienst te waarborgen.

#### Artikel 4

##### Dwingend recht

Voorzover deze Uniforme Regelen het niet uitdrukkelijk toelaten, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van deze Uniforme Regelen nietig en zonder rechtsgevolgen. De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de overeenkomst tot gevolg. Niettemin kunnen de partijen bij de overeenkomst een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich nemen dan die welke in deze Uniforme Regelen zijn bepaald of een maximumbedrag voor de vergoeding van zaakschade vaststellen.

### TITEL II. — Gebruiksovereenkomst

#### Artikel 5

##### Inhoud en vorm

§ 1. De betrekkingen tussen de beheerder en de vervoerder worden geregeld in een gebruiksovereenkomst.

§ 2. In de overeenkomst worden met name de administratieve, technische en financiële voorwaarden voor het gebruik geregeld. De overeenkomst bevat ten minste de volgende gegevens :

a) de te gebruiken infrastructuur,

b) de omvang van het gebruik,

c) de prestaties van de beheerder,

d) de prestaties van de vervoerder,

e) het in te zetten personeel,

f) de te gebruiken voertuigen,

g) de financiële voorwaarden.

§ 3. De overeenkomst moet schriftelijk of in een gelijkwaardige vorm worden vastgelegd. Het ontbreken of de onregelmatigheid van een schriftelijke of in een andere vorm gedane vastlegging of het ontbreken van een van de in § 2 bedoelde gegevens tast noch het bestaan, noch de geldigheid van de overeenkomst aan, die onderworpen blijft aan deze Uniforme Regelen.

## Article 6

## Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2. Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4. Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

## Article 7

## Durée du contrat

§ 1<sup>er</sup>. Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2. Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
  1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
  2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;

d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3. Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 4. Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5. La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6. Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

## TITRE III. — Responsabilité

## Article 8

## Responsabilité du gestionnaire

§ 1<sup>er</sup>. Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

## Artikel 6

## Bijzondere verplichtingen van de vervoerder en de beheerder

§ 1. De vervoerder moet bevoegd zijn de activiteit van spoorwegvervoerder uit te oefenen. Het in te zetten personeel en de te gebruiken voertuigen moeten voldoen aan de veiligheidseisen. De beheerder kan verlangen dat de vervoerder, door middel van overlegging van een geldige vergunning en een geldig veiligheidscertificaat of van gearmerkte afschriften dan wel op andere wijze, bewijst dat aan deze voorwaarden is voldaan.

§ 2. De vervoerder moet de beheerder in kennis stellen van elke gebeurtenis die de geldigheid van zijn vergunning, van zijn veiligheidscertificaten of van andere bewijsstukken kan aantasten.

§ 3. De beheerder kan verlangen dat de vervoerder bewijst dat hij een toereikende aansprakelijkheidsverzekering heeft gesloten of gelijkwaardige maatregelen heeft getroffen ter dekking van alle vorderingen, ongeacht de rechtsgrond, zoals bedoeld in de artikelen 9 tot en met 21. De vervoerder moet jaarlijks door middel van een naar behoren opgestelde verklaring bewijzen dat de aansprakelijkheidsverzekering of de gelijkwaardige maatregelen nog steeds bestaan; hij moet de beheerder kennisgeven van elke wijziging hiervan, voordat deze van kracht wordt.

§ 4. De partijen bij de overeenkomst moeten elkaar in kennis stellen van elke gebeurtenis die de uitvoering van de door hen gesloten overeenkomst zou kunnen verhinderen.

## Artikel 7

## Duur van de overeenkomst

§ 1. De gebruiksovereenkomst kan worden gesloten voor bepaalde of onbepaalde tijd.

§ 2. De beheerder kan de gebruiksovereenkomst onmiddellijk opzeggen wanneer :

- a) de vervoerder niet langer bevoegd is de activiteit van spoorwegvervoerder uit te oefenen;
- b) het in te zetten personeel of de te gebruiken voertuigen niet langer aan de veiligheidseisen voldoen;
- c) de vervoerder een betalingsachterstand heeft, te weten
  1. van twee opeenvolgende betalingstermijnen en voor een bedrag van meer dan de waarde voor een maand gebruik, of
  2. over een periode van meer dan twee opeenvolgende betalingstermijnen en voor een bedrag gelijk aan de waarde voor twee maanden gebruik;

d) de vervoerder een van de in artikel 6, §§ 2 en 3 bedoelde bijzondere verplichtingen duidelijk heeft geschonden.

§ 3. De vervoerder kan de gebruiksovereenkomst onmiddellijk opzeggen, wanneer de beheerder zijn recht de infrastructuur te beheren verliest.

§ 4. Iedere partij bij de gebruiksovereenkomst kan deze overeenkomst onmiddellijk opzeggen in geval van duidelijke schending van een van de wezenlijke verplichtingen door de andere partij bij de overeenkomst, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen en goederen; de partijen bij de overeenkomst kunnen overeenkomen op welke wijze dit recht wordt uitgeoefend.

§ 5. De partij bij de overeenkomst die de opzegging veroorzaakt, is jegens de andere partij aansprakelijk voor de schade die hiervan het gevolg is, tenzij zij bewijst dat de schade niet door haar schuld is veroorzaakt.

§ 6. De partijen bij de overeenkomst kunnen bedingen overeenkomen die afwijken van de bepalingen van § 2, onder c en d en van § 5.

## TITEL III. — Aansprakelijkheid

## Artikel 8

## Aansprakelijkheid van de beheerder

§ 1. De beheerder is aansprakelijk voor :

- a) personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),
- b) zaakschade (vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken),
- c) vermogensschade voortvloeiend uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding, toegebracht aan de vervoerder of aan zijn hulppersonen gedurende het gebruik van de infrastructuur en waarvan de oorzaak in de infrastructuur ligt.

§ 2. Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

*a)* en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

*b)* en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre *a)*, il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4. Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

#### Article 9

##### Responsabilité du transporteur

§ 1<sup>er</sup>. Le transporteur est responsable :

*a)* des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

*b)* des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers), causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

*a)* en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

*b)* en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre *a)*, il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4. Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

§ 2. De beheerder is van deze aansprakelijkheid ontheven :

*a)* in geval van personenschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIV verschuldigde schadevergoeding

1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening, die de beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen,

2. voorzover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden,

3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een derde, dat de beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;

*b)* in geval van zaakschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door de vervoerder krachtens de Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van de vervoerder of door een opdracht van de vervoerder die niet aan de beheerder kan worden toegerekend of door omstandigheden die de beheerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.

§ 3. Indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een derde en indien desondanks de beheerder niet geheel van zijn aansprakelijkheid is ontheven overeenkomstig § 2, onder *a)*, is hij voor het geheel aansprakelijk binnen de grenzen van deze Uniforme Regelen onverminderd zijn eventueel regres op de derde.

§ 4. De partijen bij de overeenkomst kunnen overeenkomen of, en in hoeverre, de beheerder aansprakelijk is voor aan de vervoerder toegebrachte schade als gevolg van een vertraging of een verstoring van de bedrijfsuitoefening.

#### Artikel 9

##### Aansprakelijkheid van de vervoerder

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor :

*a)* personenschade (dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel),

*b)* zaakschade (vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken), toegebracht aan de beheerder of aan zijn hulppersonen gedurende het gebruik van de infrastructuur door de gebruikte transportmiddelen of door de vervoerde personen of goederen.

§ 2 De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven :

*a)* in geval van personenschade

1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening, die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen,

2. voorzover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden,

3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een derde, dat de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen,

*b)* in geval van zaakschade, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van de beheerder of door een opdracht van de beheerder die niet aan de vervoerder kan worden toegerekend of door omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.

§ 3. Indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een derde en indien desondanks de vervoerder niet geheel van zijn aansprakelijkheid is ontheven overeenkomstig § 2, onder *a)*, is hij voor het geheel aansprakelijk binnen de grenzen van deze Uniforme Regelen, onverminderd zijn eventueel regres op de derde.

§ 4. De partijen bij de overeenkomst kunnen overeenkomen of, en in hoeverre, de vervoerder aansprakelijk is voor aan de beheerder toegebrachte schade als gevolg van een verstoring van de bedrijfsuitoefening.

## Article 10

## Causes concomitantes

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2. Le § 1<sup>er</sup> est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3. En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1<sup>er</sup>, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

## Article 11

## Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1<sup>er</sup>. En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2. Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

## Article 12

## Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

## Article 13

## Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

## Article 14

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1<sup>er</sup>. Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1<sup>er</sup> est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

## Article 15

## Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

## Artikel 10

## Medeschuld

§ 1. Wanneer oorzaken die aan de beheerder en oorzaken die aan de vervoerder toe te rekenen zijn, hebben bijgedragen aan de schade, is iedere partij bij de overeenkomst slechts aansprakelijk voorzover de oorzaken die krachtens de artikelen 8 en 9 aan haar toe te rekenen zijn, aan de schade hebben bijgedragen. Indien niet kan worden vastgesteld in welke mate de verschillende oorzaken aan de schade hebben bijgedragen, draagt iedere partij de door haar geleden schade.

§ 2. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing, wanneer aan de beheerder toe te rekenen oorzaken en aan meer vervoerders die dezelfde spoorweginfrastructuur hebben gebruikt, toe te rekenen oorzaken aan de schade hebben bijgedragen.

§ 3. In geval van schade zoals bedoeld in artikel 9, is § 1, eerste volzin van overeenkomstige toepassing, wanneer oorzaken die hebben bijgedragen aan de schade, toe te rekenen zijn aan meerdere vervoerders die dezelfde spoorweginfrastructuur hebben gebruikt. Indien niet kan worden vastgesteld in welke mate de verschillende oorzaken aan de schade hebben bijgedragen, zijn de vervoerders jegens de beheerder voor gelijke delen aansprakelijk.

## Artikel 11

## Schadevergoeding in geval van dood

§ 1. In geval van dood omvat de schadevergoeding :

a) de ten gevolge van het overlijden noodzakelijke kosten, met name die van het vervoer van het stoffelijk overschot en de lijkbezorging;

b) indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de in artikel 12 bedoelde schadevergoeding.

§ 2. Indien door de dood personen, jegens wie de overledene een wettelijke onderhoudsplicht had of in de toekomst gehad zou hebben, hun onderhoud verliezen, moeten ook dezen voor dit verlies schade-loos gesteld worden. De vordering tot schadevergoeding van personen, van wie de overledene zonder wettelijke verplichting het onderhoud verzorgde, blijft onderworpen aan het nationale recht.

## Artikel 12

## Schadevergoeding in geval van letsel

In geval van verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel omvat de schadevergoeding :

a) de noodzakelijke kosten, met name die van behandeling en vervoer;

b) het vermogensnadeel dat de benadeelde persoon lijdt door een gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid of door een toename van zijn behoeften.

## Artikel 13

## Vergoeding van andere personenschade

Het nationale recht bepaalt of, en in welke mate, de beheerder of de vervoerder andere dan de in de artikelen 11 en 12 bedoelde personenschade moet vergoeden.

## Artikel 14

Wijze en hoogte van de schadevergoeding in geval van dood of letsel

§ 1. De in de artikel 11, § 2 en artikel 12, onder b) bedoelde schadevergoeding moet als gekapitaliseerde som worden uitgekeerd. Indien evenwel het nationale recht de toekenning van een periodieke uitkering toelaat, wordt de vergoeding op deze wijze uitgekeerd, wanneer de benadeelde persoon of de in artikel 11, § 2 bedoelde rechthebbenden zulks verlangen.

§ 2. De hoogte van de krachtens § 1 toe te kennen schadevergoeding wordt bepaald volgens het nationale recht. Bij de toepassing van deze Uniforme Regelen geldt evenwel per persoon een maximumbedrag van 175 000 rekeneenheden in een gekapitaliseerde som of in een met deze som overeenstemmende jaarlijkse uitkering, voorzover in het nationale recht een lager maximumbedrag is bepaald.

## Artikel 15

Verlies van het recht om beperkingen van aansprakelijkheid in te roepen

De in deze Uniforme Regelen bedoelde beperkingen van aansprakelijkheid alsook de bepalingen van het nationale recht die de vergoedingen tot een bepaald bedrag beperken, zijn niet van toepassing, indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de veroorzaker van de schade geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

## Article 16

## Conversion et intérêts

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

## Article 17

## Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

## Article 18

## Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

## Article 19

## Autres actions

§ 1<sup>er</sup>. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2. Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

## Article 20

## Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

**TITRE IV. — Actions des auxiliaires**

## Article 21

## Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1<sup>er</sup>. Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2. Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

**TITRE V. — Exercice des droits**

## Article 22

## Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

## Article 23

## Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

## Artikel 16

## Omrekening en rente

§ 1. Wanneer voor de berekening van de schadevergoeding omrekening van bedragen uitgedrukt in buitenlandse munteenheden vereist is, vindt omrekening plaats volgens de koers geldend op de dag en de plaats van betaling van de schadevergoeding.

§ 2. De rechthebbende kan een rente ten bedrage van vijf procent per jaar over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van aanvang van een bemiddelingsprocedure, van het beroep op het in Titel V van het Verdrag bedoelde scheidsgerecht of van het instellen van de rechtsvordering.

## Artikel 17

## Aansprakelijkheid in geval van een kernongeval

De beheerder en de vervoerder zijn ontheven van de krachtens deze Uniforme Regelen op hen rustende aansprakelijkheid, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval en wanneer de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

## Artikel 18

## Aansprakelijkheid voor hulppersonen

De beheerder en de vervoerder zijn aansprakelijk voor hun hulppersonen.

## Artikel 19

## Andere vorderingen

§ 1. In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de beheerder of tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.

§ 2. Hetzelfde geldt voor een vordering ingesteld tegen de hulppersonen voor wie de beheerder of de vervoerder krachtens artikel 18 aansprakelijk is.

## Artikel 20

## Beding voor geschillenregeling

De partijen bij de overeenkomst kunnen bedingen overeenkomen waarin zij hun recht op schadevergoeding ten aanzien van de andere partij bij de overeenkomst kunnen doen gelden of hiervan kunnen afzien.

**TITEL IV. — Vorderingen van hulppersonen**

## Artikel 21

## Vorderingen tegen de beheerder of tegen de vervoerder

§ 1. Elke vordering van hulppersonen van de vervoerder wegens aansprakelijkheid tegen de beheerder met betrekking tot door deze laatste veroorzaakte schade, kan, ongeacht de rechtsgrond, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.

§ 2. Elke vordering van hulppersonen van de beheerder wegens aansprakelijkheid tegen de vervoerder met betrekking tot door deze laatste veroorzaakte schade, kan, ongeacht de rechtsgrond, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.

**TITEL V. — Uitoefening van rechten**

## Artikel 22

## Bemiddelingsprocedure

De partijen bij de overeenkomst kunnen bemiddelingsprocedures overeenkomen of een beroep doen op een in Titel V van het Verdrag voorgeschreven scheidsgerecht.

## Artikel 23

## Regres

De gegrondheid van de door de vervoerder op basis van de Uniforme Regelen CIV of Uniforme Regelen CIM gedane betaling kan niet worden betwist, wanneer de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en wanneer de beheerder, naar behoren gedagvaard, in staat is gesteld zich in de rechtszaak te voegen.

## Article 24

## For

§ 1<sup>er</sup>. Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2. Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

## Article 25

## Prescription

§ 1<sup>er</sup>. Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2. La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3. En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1<sup>er</sup>, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5. La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

**Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU - Appendice F à la Convention)**

Article 1<sup>er</sup>

## Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

## Article 2

## Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) "matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;

f) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

g) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;

h) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;

i) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;

## Artikel 24

## Rechtsmacht

§ 1. De op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvorderingen kunnen worden ingesteld bij de rechterlijke instanties van de door de partijen bij de overeenkomst in onderlinge overeenstemming aangewezen lidstaten.

§ 2. Tenzij de partijen anders zijn overeengekomen, is de rechterlijke instantie van de lidstaat waar de beheerder zijn zetel heeft, bevoegd.

## Artikel 25

## Verjaring

§ 1. De op deze Uniforme Regelen gegronde rechtsvorderingen verjaren door verloop van drie jaar.

§ 2. De verjaring neemt een aanvang op de dag waarop de schade is ontstaan.

§ 3. In geval van dood van personen verjaren de rechtsvorderingen door verloop van drie jaar te rekenen van de dag na het overlijden, doch van ten hoogste vijf jaar te rekenen van de dag na de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt.

§ 4. Een regresvordering door een aansprakelijk gestelde persoon kan zelfs na verloop van de in § 1 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien zulks geschiedt binnen de termijn die hiervoor is bepaald in de wet van de Staat waar de procedure is aangevangen. Deze termijn kan echter niet korter zijn dan negentig dagen te rekenen van de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de vordering buiten rechte heeft geregeld of zelf betekening van de dagvaarding heeft ontvangen.

§ 5. De verjaring wordt geschorst, wanneer de partijen bij het geschil een bemiddelingsprocedure overeenkomen of de zaak aanhangig maken bij een in Titel V van het Verdrag voorgeschreven scheidsgerecht.

§ 6. Overigens geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

**Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU - Aanhangsel F bij het Verdrag)**

## Artikel 1

## Toepassingsgebied

Deze Uniforme Regelen leggen de procedure vast voor de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften voor het spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer.

## Artikel 2

## Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen en hun Bijlagen wordt verstaan onder :

a) « Verdragsstaat » elke lidstaat van de Organisatie die geen verklaring met betrekking tot deze Uniforme Regelen heeft afgelegd overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste volzin van het Verdrag;

b) « internationaal verkeer » het rijden van spoorwegvoertuigen over spoorweglijnen die gelegen zijn op het grondgebied van tenminste twee Verdragsstaten;

c) « spoorwegvervoeronderneming » elke privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming aan wie de bevoegdheid is verleend personen of goederen te vervoeren en die voor de tractie zorgt;

d) « beheerder van de infrastructuur » elke onderneming of elke overheidsinstantie die een spoorweginfrastructuur beheert;

e) « spoorwagematerieel » elk spoorwagematerieel dat bestemd is voor gebruik in internationaal verkeer, met name de voertuigen en de spoorweginfrastructuur;

f) « spoorwegvoertuig » elk voertuig dat zich op eigen wielen kan voortbewegen langs spoorstaven met of zonder tractie;

g) « tractievoertuig » een spoorwegvoertuig dat voorzien is van tractiemiddelen;

h) « wagen » een spoorwegvoertuig dat niet voorzien is van tractiemiddelen en dat bestemd is voor het vervoer van goederen;

i) « rijtuig » een spoorwegvoertuig dat niet voorzien is van tractiemiddelen en dat bestemd is voor het vervoer van reizigers;

j) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

k) "norme technique" désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

l) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1<sup>er</sup>, lettre f) de la Convention.

#### Article 3

##### But

§ 1<sup>er</sup>. La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2. Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3. Dans la mesure du possible :

a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;

b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

#### Article 4

##### Elaboration de normes et prescriptions techniques

§ 1<sup>er</sup>. L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2. La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

#### Article 5

##### Validation de normes techniques

§ 1<sup>er</sup>. Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2. La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

#### Article 6

##### Adoption de prescriptions techniques uniformes

§ 1<sup>er</sup>. Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;

j) « spoorweginfrastructuur » alle spoorwegen en vaste installaties, voorzover deze nodig zijn voor het rijden van spoorwegvoertuigen en de veiligheid van het verkeer;

k) « technische norm » elke technische specificatie die is aangenomen door een erkend nationaal of internationaal normalisatie-instituut volgens de voor haar geldende procedures; elke technische specificatie die is uitgewerkt in het kader van de Europese Gemeenschappen wordt gelijkgesteld met een technische norm;

l) « technisch voorschrift » elke regel, die geen technische norm is, voor de bouw, het in bedrijf hebben, het onderhoud of voor een procedure met betrekking tot het spoorwegmaterieel;

m) « Commissie van technisch deskundigen » de Commissie die genoemd is in artikel 13, § 1, onder f van het Verdrag.

#### Artikel 3

##### Doel

§ 1. De verbindingverklaring van technische normen betreffende het spoorwegmaterieel en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het spoorwegmaterieel hebben tot doel :

a) het vergemakkelijken van het vrije verkeer van voertuigen en het vrije gebruik van ander spoorwegmaterieel in internationaal verkeer;

b) een bijdrage te leveren aan de veiligheid, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid in internationaal verkeer;

c) rekening te houden met de bescherming van het milieu en de volksgezondheid.

§ 2. Bij de verbindingverklaring van technische normen of de aanneming van uniforme technische voorschriften wordt alleen rekening gehouden met hetgeen op internationaal niveau is uitgewerkt.

§ 3. Voorzover mogelijk :

a) moet de interoperabiliteit van de technische systemen en onderdelen, die nodig is in internationaal verkeer, worden zekergesteld;

b) zijn de technische normen en de uniforme technische voorschriften resultaatgericht; in voorkomend geval bevatten zij varianten.

#### Artikel 4

##### Ontwikkeling van technische normen en voorschriften

§ 1. De ontwikkeling van technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende het spoorwegmaterieel is het werkterrein van de instellingen van wie de bevoegdheid terzake erkend is.

§ 2. De normalisatie van industriële producten en procedures is het werkterrein van de erkende nationale en internationale normalisatie-instituten.

#### Artikel 5

##### Verbindendverklaring van technische normen

§ 1. Een verzoek voor het verbindendverklaren van een technische norm kan ingediend worden door :

a) elke Verdragsstaat;

b) elke regionale organisatie voor economische integratie met eigen voor haar lidstaten bindende wetgevingsbevoegdheid op het terrein van technische normen betreffende spoorwegmaterieel;

c) elk nationaal of internationaal normalisatie-instituut belast met de normering op het terrein van de spoorwegen;

d) elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van technische normen betreffende spoorwegmaterieel om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

§ 2. De Commissie van technisch deskundigen beslist over de verbindendverklaring van een technische norm volgens de procedure voorgeschreven in de artikelen 16, 20 en 33, § 6 van het Verdrag. De beslissingen treden in werking volgens artikel 35, §§ 3 en 4 van het Verdrag.

#### Artikel 6

##### Aanneming van uniforme technische voorschriften

§ 1. Een verzoek voor het aannemen van een uniform technisch voorschrift kan ingediend worden door :

a) elke Verdragsstaat;

b) elke regionale organisatie voor economische integratie met eigen voor haar lidstaten bindende wetgevingsbevoegdheid op het terrein van technische voorschriften betreffende spoorwegmaterieel;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2. La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

#### Article 7

##### Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

#### Article 8

##### Annexes techniques

§ 1<sup>er</sup>. Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1<sup>er</sup>);

b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);

c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);

d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);

e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);

f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);

g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);

h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2. Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

§ 3. Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

#### Article 9

##### Déclarations

§ 1<sup>er</sup>. Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2. Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1<sup>er</sup> ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3. L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1<sup>er</sup> peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

c) elke representatieve internationale vereniging, voor de leden waarvan het bestaan van uniforme technische voorschriften betreffende spoorwegmaterieel om veiligheids- en bedrijfseconomische redenen onmisbaar is in de uitoefening van hun activiteit.

§ 2. De Commissie van technisch deskundigen beslist over de aanneming van een uniform technisch voorschrift volgens de procedure voorgeschreven in de artikelen 16, 20 en 33, § 6 van het Verdrag. De beslissingen treden in werking volgens artikel 35, §§ 3 en 4 van het Verdrag.

#### Artikel 7

##### Vorm van de verzoeken

De in de artikelen 5 en 6 bedoelde verzoeken moeten volledig, begrijpelijk en met redenen omkleed zijn. Deze moeten aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie worden gericht in een van haar werktalen.

#### Artikel 8

##### Technische bijlagen

§ 1. De verbindendverklaarde technische normen en de aangenomen uniforme technische voorschriften zijn opgenomen in de navolgende Bijlagen van deze Uniforme Regelen :

a) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende alle spoorwegvoertuigen (Bijlage 1);

b) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende tractievoertuigen (Bijlage 2);

c) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende wagens (Bijlage 3);

d) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende rijtuigen (Bijlage 4);

e) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende andere infrastructuurinstallaties dan die vermeld onder f) (Bijlage 5);

f) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende verkeersveiligheids- en regelingssystemen (Bijlage 6);

g) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende systemen van de informatietechnologie (Bijlage 7);

h) Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende elk ander spoorwegmaterieel (Bijlage 8).

§ 2. De Bijlagen vormen een integrerend deel van deze Uniforme Regelen. Hun structuur moet rekening houden met de bijzonderheden van de spoorbreedte, het omgrenzingsprofiel/profiel van de vrije ruimte, de stroomvoorzieningssystemen en de verkeersveiligheids- en regelingssystemen in de Verdragsstaten.

§ 3. De Bijlagen zullen de versie bevatten die, na de inwerkingtreding van het Protocol van 3 juni 1999 houdende wijziging van het Verdrag, aangenomen zal worden door de Commissie van technisch deskundigen volgens dezelfde procedure als voorgeschreven in de artikelen 16, 20 en 33, § 6 van het Verdrag voor het wijzigen van de Bijlagen.

#### Artikel 9

##### Verklaringen

§ 1. Elke Verdragsstaat kan, binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag van de bekendmaking door de Secretaris-Generaal van het besluit van de Commissie van technisch deskundigen, ten overstaan van hem een met redenen omklede verklaring afleggen op grond waarvan hij de verbindendverklaarde technische norm of het uniform technisch voorschrift met betrekking tot de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied en het verkeer op deze infrastructuur niet of slechts gedeeltelijk zal toepassen.

§ 2. De Verdragsstaten die een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig § 1 worden niet in aanmerking genomen bij het bepalen van het aantal Staten die overeenkomstig artikel 35, § 4 van het Verdrag een bezwaar moeten aantekenen waardoor een beslissing van de Commissie van technisch deskundigen niet in werking treedt.

§ 3. De Staat die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig § 1 kan deze op elk moment intrekken door de Secretaris-Generaal hiervan op de hoogte te brengen. Deze intrekking wordt van kracht op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de mededeling.

## Article 10

## Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

## Article 11

## Primauté des Annexes

§ 1<sup>er</sup>. Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2. Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Annexe 1<sup>re</sup>

## Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires

## A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1 435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1 520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1 524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1 600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1 688 mm)
6. Autres chemins de fer

## B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
- 3....

## C. ...

## Annexe 2

## Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

## A. Systèmes d'alimentation en énergie

1. Courant continu 3000 V
  2. Courant continu 1500 V et moins
  3. Courant alternatif 25 kV/50 Hz
  4. Courant alternatif 15 kV/16 b Hz
- B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

## Artikel 10

## Opheffing van de Technische Eenheid

De inwerkingtreding in alle Staten, die partij zijn bij het internationale Verdrag van de Technische Eenheid der Spoorwegen, ondertekend te Bern op 21 oktober 1882 in de versie van 1938, van de Bijlagen, die overeenkomstig artikel 8, § 3 zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen, heeft de opheffing van vorengenoemd Verdrag tot gevolg.

## Artikel 11

## Voorrang van de Bijlagen

§ 1. Na de inwerkingtreding van de Bijlagen, die overeenkomstig artikel 8, § 3 zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen, hebben de technische normen en de uniforme technische voorschriften, die in deze Bijlagen zijn opgenomen, in de relaties tussen de Verdragsstaten voorrang op de bepalingen van het internationale Verdrag van de Technische Eenheid der Spoorwegen, ondertekend te Bern op 21 oktober 1882 in de versie van 1938.

§ 2. Na de inwerkingtreding van de Bijlagen, die overeenkomstig artikel 8, § 3 zijn aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen, hebben deze Uniforme Regelen alsook de technische normen en de uniforme technische voorschriften, die in deze Bijlagen zijn opgenomen, in de Verdragsstaten voorrang op de technische bepalingen :

a) van het Reglement voor het wederzijds gebruik van rytuigen en bagagewagens in internationaal verkeer (RIC);

b) van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer (RIV).

## Bijlage 1

## Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende alle spoorwegvoertuigen

## A. Spoorbreedte

1. Spoorwegen met normale spoorbreedte (1 435 mm)
2. Spoorwegen met brede spoorbreedte (Russisch) (1 520 mm)
3. Spoorwegen met brede spoorbreedte (Fins) (1 524 mm)
4. Spoorwegen met brede spoorbreedte (Iers) (1 600 mm)
5. Spoorwegen met brede spoorbreedte (Iberisch) (1 688 mm)
6. Andere spoorwegen

## B. Omgrenzingsprofiel

1. Spoorwegen met normale spoorbreedte op het Europees continent
2. Spoorwegen met normale spoorbreedte in Groot-Brittannië
3. ...

## C. ...

## Bijlage 2

## Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende tractievoertuigen

## A. Stroomvoorzieningssystemen

1. Gelijkstroom 3000 V
  2. Gelijkstroom 1500 V en minder
  3. Wisselstroom 25 KV/50 Hz
  4. Wisselstroom 15 KV/16 2/3 Hz
- B. Verkeersveiligheids- en regelingssystemen

<p>Annexe 3</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons</p> <hr/>	<p>Bijlage 3</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende wagens</p> <hr/>
<p>Annexe 4</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures</p> <hr/>	<p>Bijlage 4</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende rijiugen</p> <hr/>
<p>Annexe 5</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure</p> <hr/>	<p>Bijlage 5</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende infrastructuurinstallaties</p> <hr/>
<p>Annexe 6</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation</p> <hr/>	<p>Bijlage 6</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende verkeersveiligheids- en regelingsystemen</p> <hr/>
<p>Annexe 7</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information</p> <hr/>	<p>Bijlage 7</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende systemen van de informatietechnologie</p> <hr/>
<p>Annexe 8</p> <p>Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire</p> <p>Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.</p> <hr/>	<p>Bijlage 8</p> <p>Technische normen en uniforme technische voorschriften betreffende elk ander spoorwegmaterieel</p> <p>In een eerste fase zullen de technische normen en de uniforme technische voorschriften betreffende het spoorwegmaterieel die reeds bestaan en erkend zijn op internationaal niveau zoals vermeld in de Technische Eenheid, het RIV en RIC alsook in de technische UIC-fiches, worden geïntegreerd in bovengenoemde Bijlagen.</p> <hr/>
<p><b>Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention)</b></p>	<p><b>Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF – Aanhangsel G bij het Verdrag)</b></p>
<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>Champ d'application</p> <p>Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.</p>	<p>Artikel 1</p> <p>Toepassingsgebied</p> <p>Deze Uniforme Regelen leggen de procedure vast volgens welke spoorwegvoertuigen en ander spoorwegmaterieel tot het rijden of tot het gebruik in internationaal verkeer toegelaten worden.</p>
<p>Article 2</p> <p>Définitions</p> <p>Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :</p> <p>a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1<sup>er</sup>, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;</p> <p>b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;</p> <p>c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;</p> <p>d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;</p> <p>e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;</p>	<p>Artikel 2</p> <p>Begripsomschrijvingen</p> <p>Voor de toepassing van deze Uniforme Regelen en hun Bijlage wordt verstaan onder :</p> <p>a) « Verdragsstaat » elke lidstaat van de Organisatie, die geen verklaring met betrekking tot deze Uniforme Regelen heeft afgelegd overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste zin van het Verdrag;</p> <p>b) « internationaal verkeer » het rijden van spoorwegvoertuigen over spoorweglijnen die gelegen zijn op het grondgebied van ten minste twee Verdragsstaten;</p> <p>c) « spoorwegvervoeronderneming » elke privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming aan wie de bevoegdheid is verleend personen of goederen te vervoeren en die voor de tractie zorgt;</p> <p>d) « beheerder van de infrastructuur » elke onderneming of elke overheidsinstantie die een spoorweginfrastructuur beheert;</p> <p>e) « houder » degene die een spoorvoertuig duurzaam economisch exploiteert als vervoermiddel, ongeacht of hij er de eigenaar van is of het recht heeft erover te beschikken;</p>

f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;

g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;

h) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;

i) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

j) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;

k) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1<sup>er</sup>, lettre f) de la Convention.

#### Article 3

##### Admission au trafic international

§ 1<sup>er</sup>. Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2. L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :

a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,

b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,

c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3. Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

#### Article 4

##### Procédure

§ 1<sup>er</sup>. L'admission technique s'effectue :

a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,

2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

#### Article 5

##### Autorité compétente

§ 1<sup>er</sup>. L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2. Les autorités visées au § 1<sup>er</sup> peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

#### Article 6

##### Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

f) « technische toelating » de procedure die door de bevoegde overheid wordt gevolgd om een spoorwegvoertuig en ander spoorwegmaterieel tot het rijden of tot het gebruik in internationaal verkeer toe te laten;

g) « typetoelating » de procedure betreffende een prototype van een spoorwegvoertuig die door de bevoegde overheid wordt gevolgd en op grond waarvan deze het recht verleent om door een vereenvoudigde procedure het gebruik toe te staan voor voertuigen die met dit prototype overeenkomen;

h) « gebruikstoelating » het recht dat door de bevoegde overheid wordt verleend aan ieder afzonderlijk spoorwegvoertuig om in internationaal verkeer te rijden;

i) « spoorwegvoertuig » elk voertuig dat zich op eigen wielen kan voortbewegen langs spoorstaven met of zonder tractie;

j) « ander spoorwegmaterieel » elk spoorwegmaterieel dat bestemd is voor gebruik in internationaal verkeer en dat geen spoorwegvoertuig is;

k) « Commissie van technisch deskundigen » de Commissie die genoemd is in artikel 13, § 1, onder f van het Verdrag.

#### Artikel 3

##### Toelating tot het internationaal verkeer

§ 1. Om in internationaal verkeer te rijden, moet ieder spoorwegvoertuig overeenkomstig deze Uniforme Regelen zijn toegelaten.

§ 2. De technische toelating heeft tot doel vast te stellen of de spoorvoertuigen beantwoorden aan :

a) de bouwvoorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU,

b) de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID,

c) de bijzondere toelatingsvoorwaarden met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3.

§ 3. De §§ 1 en 2 alsook de volgende artikelen zijn van overeenkomstige toepassing op de technische toelating van ander spoorwegmaterieel en op de afzonderlijke bouwonderdelen van zowel spoorwegvoertuigen als van ander spoorwegmaterieel.

#### Artikel 4

##### Procedure

§ 1. De technische toelating geschiedt :

a) hetzij in een enkele fase door het verlenen van de gebruikstoelating aan een afzonderlijk bepaald spoorwegvoertuig,

b) hetzij in twee opeenvolgende fasen : door het verlenen van

1. de typetoelating voor een bepaald prototype van spoorwegvoertuigen,

2. en vervolgens van de gebruikstoelating voor afzonderlijke voertuigen die overeenkomen met dit prototype, door een vereenvoudigde procedure die bevestigt dat zij tot dit prototype behoren.

§ 2. Deze bepaling laat de toepassing van artikel 10 onverlet.

#### Artikel 5

##### Bevoegde overheid

§ 1. De technische toelating van spoorwegvoertuigen tot het rijden in internationaal verkeer behoort tot de taak van de nationale of internationale overheden die overeenkomstig de geldende wetten en voorschriften in iedere Verdragsstaat terzake bevoegd zijn.

§ 2. De in § 1 genoemde overheden kunnen de bevoegdheid voor het verlenen van de technische toelating overdragen aan als bekwaam erkende instellingen, op voorwaarde dat zij voor het toezicht zorgen. De overdracht van de bevoegdheid om de technische toelating te verlenen aan een spoorwegvervoerderonderneming waarbij andere van deze bevoegdheid worden uitgesloten, is niet toegelaten. Bovendien is de overdracht aan een beheerder van de infrastructuur die direct of indirect betrokken is bij de bouw van spoorwegmaterieel uitgesloten.

#### Artikel 6

##### Erkenning van de technische toelating

De overeenkomstig deze Uniforme Regelen door de bevoegde overheid van een Verdragsstaat verleende typetoelating en de gebruikstoelating, alsook de overeenkomstige certificaten worden door de overheden, de spoorwegvervoerderondernemingen en de beheerders van de infrastructuur in de andere Verdragsstaten erkend zonder dat er een nieuw onderzoek en een nieuwe technische toelating nodig is met het oog op het rijden en het gebruik op het grondgebied van deze andere Staten.

## Article 7

## Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1<sup>er</sup>. Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :

- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
- b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2. A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3. Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions
- b) ainsi que l'interopérabilité restent garanties.

§ 4. Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

## Article 8

## Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1<sup>er</sup>. Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2. L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3. Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1<sup>er</sup> février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

## Article 9

## Prescriptions d'exploitation

§ 1<sup>er</sup>. Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2. Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

## Article 10

## Admission technique

§ 1<sup>er</sup>. L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.

§ 2. L'admission technique peut être demandée par :

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

## Artikel 7

## Bouwvoorschriften die van toepassing zijn op de voertuigen

§ 1. Om toegelaten te worden tot het rijden in internationaal verkeer moeten de spoorwegvoertuigen beantwoorden aan :

- a) de bouwvoorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU;
- b) de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID.

§ 2. Bij het ontbreken van bepalingen in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU zijn de algemeen erkende technische regels van toepassing op de technische toelating. Zelfs indien een technische norm niet verbindend verklaard is overeenkomstig de in de Uniforme Regelen APTU voorziene procedure, vormt zij toch het bewijs dat de vakennis die deze norm bevat, een algemeen erkende technische regel is.

§ 3. Teneinde technische ontwikkelingen mogelijk te maken, kan van de algemeen erkende technische regels en van de bouwvoorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU worden afgeweken, op voorwaarde dat bewezen is :

- a) dat minstens een gelijke mate van veiligheid als die voortkomend uit de naleving van deze regels en deze voorschriften
- b) alsook de interoperabiliteit blijvend gewaarborgd zijn.

§ 4. Wanneer een Verdragsstaat de bedoeling heeft overeenkomstig § 2 of § 3 een spoorwegvoertuig toe te laten, brengt deze de Secretaris-Generaal van de Organisatie daarvan onverwijld op de hoogte. Die deelt deze informatie mee aan de andere Verdragsstaten. Binnen een termijn van een maand na ontvangst van de mededeling van de Secretaris-Generaal kan een Verdragsstaat verzoeken de Commissie van technisch deskundigen bijeen te roepen om te onderzoeken of de voorwaarden voor de toepassing van § 2 of § 3 vervuld zijn. De Commissie beslist hierover binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de ontvangst door de Secretaris-Generaal van het verzoek tot bijeenroeping.

## Artikel 8

## Bouwvoorschriften die van toepassing zijn op ander materieel

§ 1. Om toegelaten te worden tot het gebruik in internationaal verkeer moet het ander spoorwegmaterieel beantwoorden aan de bouwvoorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU.

§ 2. Artikel 7, §§ 2 tot en met 4 is van overeenkomstige toepassing.

§ 3. De verplichtingen van de Verdragsstaten die voor hen voortvloeien uit de Europese Overeenkomst over de grote internationale spoorweglijnen (AGC) van 31 mei 1985 en de Europese Overeenkomst over de hoofdlijnen van internationaal gecombineerd vervoer en de daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1 februari 1991, waarbij zij eveneens partij zijn, blijven van toepassing.

## Artikel 9

## Bedrijfsvoorschriften

§ 1. De spoorwegvervoerondernemingen die een spoorwegvoertuig in bedrijf hebben dat toegelaten is tot het rijden in internationaal verkeer zijn verplicht de voorschriften betreffende het in bedrijf hebben van een voertuig in internationaal verkeer, die in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU zijn opgenomen, in acht te nemen.

§ 2. De ondernemingen of de administraties die in de Verdragsstaten een infrastructuur met inbegrip van de verkeersveiligheids- en de regelingsystemen, bestemd en geschikt om gebruikt te worden in internationaal verkeer, beheren, zijn verplicht de technische voorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU in acht te nemen en deze voortdurend na te leven bij de bouw of het beheer van deze infrastructuur.

## Artikel 10

## Technische toelating

§ 1. De technische toelating (typetoelating, gebruikstoelating) heeft betrekking op het prototype van een spoorwegvoertuig of op het spoorwegvoertuig.

§ 2. De technische toelating kan worden aangevraagd door :

- a) de fabrikant,
- b) de spoorwegvervoeronderneming,
- c) de houder van het voertuig,
- d) de eigenaar van het voertuig.

De aanvraag kan worden ingediend bij elke bevoegde overheid van een van de Verdragsstaten, bedoeld in artikel 5.

§ 3. Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1<sup>er</sup>, lettre *b*), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.

§ 4. L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

§ 5. L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6. Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7. L'admission à l'exploitation peut être retirée :

*a*) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;

*b*) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8. Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9. L'admission à l'exploitation est suspendue :

*a*) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;

*b*) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;

*c*) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;

*d*) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10. L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11. A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

#### Article 11

##### Certificats

§ 1<sup>er</sup>. L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2. Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

*a*) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;

*b*) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;

*c*) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3. Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

*a*) le détenteur du véhicule ferroviaire;

*b*) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;

*c*) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;

§ 3. Degene die een gebruikstoelating aanvraagt voor spoorwegvoertuigen volgens de vereenvoudigde procedure van de technische toelating (artikel 4, § 1, onder *b*), moet bij zijn aanvraag het certificaat van de typetoelating van het prototype voegen dat is opgesteld overeenkomstig artikel 11, § 2 en op een geëigende manier bewijzen dat de voertuigen, waarvoor hij de gebruikstoelating aanvraagt, met dit prototype overeenkomen.

§ 4. De technische toelating moet worden verleend zonder aanzien van de persoon van de aanvrager.

§ 5. De technische toelating wordt verleend voor een in beginsel onbeperkte duur; zij kan algemeen of beperkt zijn.

§ 6. Een typetoelating kan worden ingetrokken wanneer de veiligheid, de volksgezondheid of de bescherming van het milieu niet meer gewaarborgd zijn door het rijden met spoorwegvoertuigen die zijn of zullen worden gebouwd volgens het betreffende prototype.

§ 7. De gebruikstoelating kan worden ingetrokken :

*a*) wanneer het spoorwegvoertuig niet meer beantwoordt aan de bouwvoorschriften in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, aan de bijzondere voorwaarden van zijn toelating met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3 of aan de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID en wanneer de houder geen gevolg geeft aan de eis van de bevoegde overheid om de gebreken binnen de voorgeschreven termijn te verhelpen;

*b*) wanneer de verplichtingen of de voorwaarden die voortvloeien uit een beperkte toelating volgens § 5 niet worden vervuld of in acht genomen.

§ 8. Alleen de overheid die de typetoelating of de gebruikstoelating heeft verleend, kan deze intrekken.

§ 9. De gebruikstoelating is geschorst :

*a*) wanneer het technisch onderzoek, de controles, het onderhoud en de revisies van het spoorwegvoertuig, voorgeschreven in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, in de bijzondere toelatingsvoorwaarden met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3 of in de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID, niet worden uitgevoerd;

*b*) wanneer in geval van ernstige schade aan een spoorwegvoertuig de aanmaning van de bevoegde overheid om het voertuig te tonen niet in acht wordt genomen;

*c*) in geval deze Uniforme Regelen en de voorschriften van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU niet in acht worden genomen;

*d*) wanneer de bevoegde overheid aldus beslist.

§ 10. De gebruikstoelating vervalt in geval van buitendienststelling van het spoorwegvoertuig. De buitendienststelling moet worden meegedeeld aan de bevoegde overheid, die de gebruikstoelating heeft verleend.

§ 11. Bij het ontbreken van bepalingen in deze Uniforme Regelen wordt de procedure van de technische toelating geregeld door het nationale recht van de Verdragsstaat waarin een aanvraag tot technische toelating wordt ingediend.

#### Artikel 11

##### Certificaten

§ 1. De typetoelating en de gebruikstoelating worden vastgelegd in afzonderlijke documenten, genaamd : « Certificaat van de typetoelating » en « Certificaat van de gebruikstoelating ».

§ 2. In het certificaat van de typetoelating moet worden vermeld :

*a*) de fabrikant van het prototype van een spoorwegvoertuig;

*b*) alle technische kenmerken die nodig zijn voor de identificatie van het prototype van een spoorwegvoertuig;

*c*) in voorkomend geval, de bijzondere voorwaarden voor het rijden van het prototype van een spoorwegvoertuig en de spoorwegvoertuigen die met dit prototype overeenkomen.

§ 3. Het certificaat van de gebruikstoelating moet vermelden :

*a*) de houder van het spoorwegvoertuig,

*b*) alle technische kenmerken die nodig zijn voor de identificatie van het spoorwegvoertuig hetgeen ook kan door een verwijzing naar het certificaat van de typetoelating;

*c*) in voorkomend geval, de bijzondere voorwaarden voor het rijden van het spoorwegvoertuig;

d) le cas échéant, sa durée de validité;

e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4. Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

#### Article 12

##### Modèles uniformes

§ 1<sup>er</sup>. L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2. L'article 35, §§ 1<sup>er</sup> et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

#### Article 13

##### Banque de données

§ 1<sup>er</sup>. Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2. Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3. Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4. Les données enregistrées peuvent être consultées par :

- a) les Etats parties;
- b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
- c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
- d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;
- e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5. Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

#### Article 14

##### Inscriptions et signes

§ 1<sup>er</sup>. Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2. La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1<sup>er</sup>, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1<sup>er</sup>.

§ 3. L'article 35, §§ 1<sup>er</sup> et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

d) in voorkomend geval, de geldigheidsduur;

e) de revisies van het spoorwegvoertuig voorgeschreven in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, in de bijzondere voorwaarden van de toelating met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3 of in de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID, alsook de andere technische onderzoeken betreffende bouwonderdelen en bepaalde uitrustingsstukken van het voertuig.

§ 4. De certificaten moeten in tenminste twee talen worden afgedrukt waarvan minstens één een werktaal van de Organisatie moet zijn.

#### Artikel 12

##### Standaardmodellen

§ 1. De Organisatie schrijft uniforme modellen voor van het « Certificaat van de typetoelating » en van het « Certificaat van de gebruikstoelating ». Deze worden uitgewerkt en aangenomen door de Commissie van technisch deskundigen.

§ 2. Artikel 35, §§ 1 en 3 tot en met 5 van het Verdrag is van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 13

##### Databank

§ 1. Een databank betreffende de spoorwegvoertuigen die toegelaten zijn tot het rijden in internationaal verkeer, wordt opgericht en bijgehouden onder de verantwoordelijkheid van de Organisatie.

§ 2. De bevoegde overheden of in voorkomend geval de instellingen die door hen gemachtigd zijn een spoorwegvoertuig tot het gebruik toe te laten, sturen onverwijld naar de Organisatie de noodzakelijke gegevens voor de doeleinden van deze Uniforme Regelen betreffende voertuigen die toegelaten zijn tot het rijden in internationaal verkeer. De Commissie van technisch deskundigen stelt vast welke gegevens nodig zijn. Uitsluitend deze gegevens worden in de databank geregistreerd. In elk geval dienen de buitendienststellingen, het officiële stilzetten, de intrekkingen van de gebruikstoelating en de wijzigingen van een voertuig waardoor het afwijkt van het toegelaten prototype, aan de Organisatie te worden meegedeeld.

§ 3. De in de databank geregistreerde gegevens leveren slechts een weerlegbaar bewijs van de technische toelating van een spoorwegvoertuig.

§ 4. De geregistreerde gegevens kunnen geraadpleegd worden door :

- a) de Verdragsstaten;
- b) de aan het internationaal verkeer deelnemende spoorwegvervoer-ondernemingen die hun zetel hebben in een Verdragsstaat;
- c) de beheerders van de infrastructuur die hun zetel hebben in een Verdragsstaat waarvan de infrastructuur voor internationaal verkeer wordt gebruikt;
- d) de fabrikanten van spoorwegvoertuigen voor wat hun voertuigen betreft;
- e) de houders van spoorwegvoertuigen voor wat hun voertuigen betreft.

§ 5. De gegevens, waartoe de in § 4 bedoelde rechthebbenden toegang hebben alsook de toegangsvoorwaarden worden vastgelegd in een Bijlage bij deze Uniforme Regelen. Deze Bijlage vormt een integrerend deel van deze Uniforme Regelen. Deze krijgt de inhoud die de Herzieningscommissie beslist volgens de procedure die voorgeschreven is in de artikelen 16, 17 en 33, § 4 van het Verdrag.

#### Artikel 14

##### Opschriften en tekens

§ 1. De spoorwegvoertuigen die toegelaten zijn tot het rijden in internationaal verkeer, moeten voorzien zijn van :

- a) een teken, dat duidelijk aangeeft dat zij toegelaten zijn tot het rijden in internationaal verkeer overeenkomstig deze Uniforme Regelen, en
- b) de andere opschriften en tekens die voorgeschreven zijn in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU.

§ 2. De Commissie van technisch deskundigen stelt het in § 1, onder a) bedoelde teken vast, alsook de overgangstermijnen gedurende welke de spoorwegvoertuigen die toegelaten zijn tot het rijden in internationaal verkeer, opschriften en tekens mogen dragen die afwijken van die opschriften en tekens die volgens § 1 zijn voorgeschreven.

§ 3. Artikel 35, §§ 1 en 3 tot en met 5 van het Verdrag is van overeenkomstige toepassing.

## Article 15

## Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

## Article 16

## Accidents et avaries graves

§ 1<sup>er</sup>. En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2. Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3. Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4. Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

## Article 17

## Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

## Article 18

## Non-respect des prescriptions

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2. Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

## Artikel 15

## Onderhoud

De spoorwegvoertuigen en het ander spoorwegmaterieel moeten in een zodanig goede staat gehouden worden dat de veiligheid van de bedrijfsvoering op geen enkele wijze in het gedrang komt en dat het milieu en de volksgezondheid geen schade ondervinden bij het rijden of hun gebruik in internationaal verkeer. Daartoe moeten de spoorwegvoertuigen worden onderworpen aan de revisies en de onderhoudswerkzaamheden die zijn voorgeschreven in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, in de bijzondere toelatingsvoorwaarden met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3 of in bouw- en uitrustingsvoorwaarden in de Bijlage van het RID.

## Artikel 16

## Ongevallen en ernstige beschadigingen

§ 1. In geval van een ongeval of een ernstige beschadiging van spoorwegvoertuigen zijn de beheerders van de infrastructuur, in voorkomend geval gezamenlijk met de houders en de betrokken spoorwegvervoerondernemingen, verplicht om :

a) onverwijld alle nodige maatregelen te treffen om de veiligheid van het spoorwegverkeer te waarborgen en het milieu en de volksgezondheid te beschermen, en

b) de oorzaken van het ongeval of de ernstige beschadiging vast te stellen.

§ 2. Als ernstig beschadigd wordt beschouwd een voertuig dat niet meer op een eenvoudige wijze kan worden hersteld waardoor het in een trein kan worden opgenomen en op eigen wielen kan rijden zonder de bedrijfsuitvoering in gevaar te brengen.

§ 3. De ongevallen en de ernstige beschadigingen worden onverwijld meegedeeld aan de overheid die het voertuig toegelaten heeft tot het rijden. Deze overheid kan verzoeken het beschadigde, eventueel reeds herstelde voertuig te tonen om de geldigheid van de verleende gebruikstoelating te onderzoeken. In voorkomend geval, moet de procedure betreffende de verlening van de gebruikstoelating opnieuw worden toegepast.

§ 4. De bevoegde overheden van de Verdragsstaten brengen de Organisatie op de hoogte van de oorzaken van de ongevallen en van de ernstige beschadigingen in internationaal verkeer. De Commissie van technisch deskundigen kan op verzoek van een Verdragsstaat de oorzaken van ernstige ongevallen in internationaal verkeer onderzoeken met het oog op de eventueel verdere ontwikkeling van de bouw- en bedrijfsvoorschriften voor de voertuigen en ander spoorwegmaterieel in de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU.

## Artikel 17

## Stilzetten en weigering van voertuigen

De in artikel 5 bedoelde overheid, een andere spoorwegonderneming of een beheerder van de infrastructuur kunnen spoorwegvoertuigen niet weigeren of stilzetten wanneer deze Uniforme Regelen, de voorschriften van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU, de bijzondere voorwaarden van een toelating met toepassing van artikel 7, § 2 of § 3 alsook de bouw- en uitrustingsvoorschriften in de Bijlage van het RID in acht zijn genomen.

## Artikel 18

## Niet inachtneming van voorschriften

§ 1. Behoudens § 2 en artikel 10, § 9, onder c), worden de rechtsgevolgen van het niet in acht nemen van deze Uniforme Regelen en van de voorschriften van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU geregeld door het nationale recht van de Verdragsstaat waarvan de bevoegde overheid de gebruikstoelating heeft verleend, de conflictregels daaronder begrepen.

§ 2. De burgerrechtelijke en strafrechtelijke gevolgen die voortvloeien uit het niet in acht nemen van deze Uniforme Regelen en van de voorschriften van de Bijlagen van de Uniforme Regelen APTU worden, wat de infrastructuur betreft, geregeld door het nationale recht van de Verdragsstaat waar de beheerder van de infrastructuur zijn zetel heeft, de conflictregels daaronder begrepen.

## Article 19

## Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

## Artikel 19

## Meningsverschillen

Twee of meer Verdragsstaten die een meningsverschil hebben over de technische toelating van voertuigen en ander spoorwegmaterieel dat bestemd is om te worden gebruikt in internationaal verkeer, kunnen dit voorleggen aan de Commissie van technisch deskundigen indien zij er niet zijn in geslaagd dit te regelen door rechtstreekse onderhandelingen. Dergelijke meningsverschillen kunnen ook aan een scheidsgerecht worden onderworpen overeenkomstig de in Titel V van het Verdrag bedoelde procedure.

**Protocole portant modification de la Convention  
relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999**

Etats	Date Authentification	Type de consentement	Date de consentement	Entrée en vigueur locale
ALBANIE		Adhésion	28/09/2000	01/07/2006
ALGERIE	22/12/1999	Ratification	04/02/2003	01/07/2006
ALLEMAGNE	03/06/1999	Ratification	05/09/2003	01/07/2006
AUTRICHE	03/06/1999	Ratification	22/01/2004	01/07/2006
BOSNIE-HERZEGOVINE	03/06/1999	Ratification	16/05/2006	01/07/2006
BULGARIE	03/06/1999	Ratification	29/11/2004	01/07/2006
BELGIQUE	03/06/1999	Ratification	14/08/2007	14/08/2007
CROATIE	03/06/1999	Acceptation	09/03/2001	01/07/2006
DANEMARK	03/06/1999	Ratification	29/09/2004	01/07/2006
ESPAGNE	03/06/1999	Ratification	18/06/2002	01/07/2006
FINLANDE	28/10/1999	Ratification	04/08/2004	01/07/2006
FRANCE	23/12/1999	Approbation	29/05/2006	01/07/2006
ROYAUME UNI	03/06/1999	Ratification	29/06/2006	01/07/2006
GRECE	03/06/1999	Indéterminé		
HONGRIE	03/06/1999	Ratification	15/04/2004	01/07/2006
IRAN		Adhésion	15/06/2004	01/07/2006
ITALIE	03/06/1999	Indéterminé		
LETTONIE		Adhesion	23/02/2000	01/07/2006
LIBAN	20/12/1999	Indéterminé		
LIECHTENSTEIN	03/06/1999	Ratification	13/05/2003	01/07/2006
LITUANIE	03/06/1999	Ratification	10/11/2003	01/07/2006
LUXEMBOURG	03/06/1999	Ratification	29/06/2006	01/07/2006
MACEDOINE (ARYM)		Adhésion	26/02/2001	01/07/2006
MAROC	28/10/1999	Indéterminé		
MONACO		Adhésion	11/07/2000	01/07/2006
NORVEGE	20/12/1999	Ratification	27/01/2005	01/07/2006
PAYS-BAS	15/12/1999	Acceptation	11/09/2002	01/07/2006
POLOGNE	03/06/1999	Ratification	03/03/2003	01/07/2006
PORTUGAL	09/12/1999	Ratification	07/04/2005	01/07/2006
REPUBLIQUE DE SERBIE		Indéterminé		01/07/2006
ROUMANIE	03/06/1999	Ratification	08/03/2002	01/07/2006
SERBIE		Adhesion	24/01/2001	01/07/2006
SLOVAQUIE	03/06/1999	Ratification	11/06/2004	01/07/2006
SLOVENIE	15/12/1999	Ratification	10/02/2004	01/07/2006
SUEDE	03/06/1999	Indéterminé		
SUISSE	03/06/1999	Ratification	07/05/2002	01/07/2006
SYRIE	03/06/1999	Ratification	04/07/2005	01/07/2006
TCHEQUE REP.	03/06/1999	Ratification	22/12/2003	01/07/2006
TUNISIE	28/10/1999	Ratification	31/08/2000	01/07/2006
TURQUIE	30/12/1999	Ratification	03/04/2006	01/07/2006

**Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende  
het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999**

Staten	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
ALBANIE		Toetreding	28/09/2000	01/07/2006
ALGERIJE	22/12/1999	Bekrachtiging	04/02/2003	01/07/2006
BOSNIE-HERZEGOVINA	03/06/1999	Bekrachtiging	16/05/2006	01/07/2006
BULGARIJE	03/06/1999	Bekrachtiging	29/11/2004	01/07/2006
BELGIE	03/06/1999	Bekrachtiging	14/08/2007	14/08/2007
DENEMARKEN	03/06/1999	Bekrachtiging	29/09/2004	01/07/2006
DUITSLAND	03/06/1999	Bekrachtiging	05/09/2003	01/07/2006
FINLAND	28/10/1999	Bekrachtiging	04/08/2004	01/07/2006
FRANKRIJK	23/12/1999	Goedkeuring	29/05/2006	01/07/2006
GRIEKENLAND	03/06/1999	Onbepaald		
VERENIGD KONINKRIJK	03/06/1999	Bekrachtiging	29/06/2006	01/07/2006
HONGARIJE	03/06/1999	Bekrachtiging	15/04/2004	01/07/2006
IRAN		Toetreding	15/06/2004	01/07/2006
ITALIE	03/06/1999	Onbepaald		
KROATIE	03/06/1999	Aanvaarding	09/03/2001	01/07/2006
LETLAND		Toetreding	23/02/2000	01/07/2006
LIBANON	20/12/1999	Onbepaald		
LIECHTENSTEIN	03/06/1999	Bekrachtiging	13/05/2003	01/07/2006
LITOUWEN	03/06/1999	Bekrachtiging	10/11/2003	01/07/2006
LUXEMBURG	03/06/1999	Bekrachtiging	29/06/2006	01/07/2006
MACEDONIE (FYROM)		Toetreding	26/02/2001	01/07/2006
MAROKKO	28/10/1999	Onbepaald		
MONACO		Toetreding	11/07/2000	01/07/2006
NEDERLAND	15/12/1999	Aanvaarding	11/09/2002	01/07/2006
NOORWEGEN	20/12/1999	Bekrachtiging	27/01/2005	01/07/2006
OOSTENRIJK	03/06/1999	Bekrachtiging	22/01/2004	01/07/2006
POLEN	03/06/1999	Bekrachtiging	03/03/2003	01/07/2006
PORTUGAL	09/12/1999	Bekrachtiging	07/04/2005	01/07/2006
REPUBLIEK SERVIE		Onbepaald		01/07/2006
ROEMENIE	03/06/1999	Bekrachtiging	08/03/2002	01/07/2006
SERVIE		Toetreding	24/01/2001	01/07/2006
SLOVAKIJE	03/06/1999	Bekrachtiging	11/06/2004	01/07/2006
SLOVENIE	15/12/1999	Bekrachtiging	10/02/2004	01/07/2006
SPANJE	03/06/1999	Bekrachtiging	18/06/2002	01/07/2006
SYRIE	03/06/1999	Bekrachtiging	04/07/2005	01/07/2006
TSJECHISCHE REP.	03/06/1999	Bekrachtiging	22/12/2003	01/07/2006
TUNESIE	28/10/1999	Bekrachtiging	31/08/2000	01/07/2006
TURKIJE	30/12/1999	Bekrachtiging	03/04/2006	01/07/2006
ZWEDEN	03/06/1999	Onbepaald		
ZWITSERLAND	03/06/1999	Bekrachtiging	07/05/2002	01/07/2006