

كوتيف ١٩٩٩

كنوانسيون حمل ونقل بين المللي ريلي  
(COTIF)

قابل اجرا از ٢٠١١/١/١

دفتر سرمايه گذاري و امور بين الملل  
١٣٩٢

## کوتیف ۱۹۹۹

### کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (COTIF)

این نسخه حاوی اصلاحات پروتکل ویلنیوس، که از ۲۰۰۶/۷/۱ لازم‌الاجرا است و نیز اصلاحات ماده‌های ۹ و ۲۷ کنوانسیون و همچنین اصلاحات ضمایم B (CIM)، E (CUI)، F (APTU) و G (ATMF) که توسط کمیته بازنگری در بیست و چهارمین نشست آن تصویب شده و نیز اصلاحات ضمیمه C (RID) از کنوانسیون که توسط کمیسیون کارشناسان RID در چهل و هفتمین و چهل و هشتمین نشست خود تصویب شد، می‌باشد.

## فهرست

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

- ماده (۱): نسخه جدید کنوانسیون  
ماده (۲): امین موقتی اسناد و مدارک  
ماده (۳): امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب، الحاق  
ماده (۴): لازم‌الاجرا شدن  
ماده (۵): بیانیه‌ها و حق شرط‌ها  
ماده (۶): مفاد قواعد مقررات انتقالی  
ماده (۷): متون پروتکل

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف) تدوین شده در تاریخ نهم می ۱۹۸۰ در ورژن پروتکل اصلاح شده مورخ ۳ ژوئن ۱۹۹۹

عنوان اول	مفاد کلی
ماده (۱):	سازمان بین‌الدول
ماده (۲):	هدف سازمان
ماده (۳):	همکاری بین‌المللی
ماده (۴):	به عهده گرفتن و واگذاری اختیارات
ماده (۵):	تعهدات خاص دولت‌های عضو
ماده (۶):	قواعد یکسان
ماده (۷):	تعریف عبارت کنوانسیون
عنوان دوم	قواعد عمومی
ماده (۸):	حقوق ملی
ماده (۹):	واحد محاسبه
ماده (۱۰):	مفاد قواعد تکمیلی
ماده (۱۱):	تامین هزینه دادرسی
ماده (۱۲):	اجرای احکام، توقیف اموال
عنوان سوم	ساختار و عملکرد
ماده (۱۳):	ارگان‌ها

مجمع عمومی	ماده (۱۴):
کمیته اداری	ماده (۱۵):
سایر کمیته‌ها	ماده (۱۶):
کمیته بازرنگری	ماده (۱۷):
کمیته کارشناسان RID	ماده (۱۸):
کمیته تسهیل ریلی	ماده (۱۹):
کمیته کارشناسان فنی	ماده (۲۰):
دبیرکل	ماده (۲۱):
کارکنان سازمان	ماده (۲۲):
نشریه	ماده (۲۳):
فهرست خطوط یا خدمات	ماده (۲۴):
<b>امور مالی</b>	<b>عنوان چهارم</b>
برنامه کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش مدیریت	ماده (۲۵):
تأمین هزینه	ماده (۲۶):
حسابرسی	ماده (۲۷):
<b>داوری</b>	<b>عنوان پنجم</b>
صلاحیت	ماده (۲۸):
قرارداد ارجاع به داوری - ثبت کننده	ماده (۲۹):
داوران	ماده (۳۰):
رویه، هزینه‌ها	ماده (۳۱):
صدور فرمان، قدرت اجرایی	ماده (۳۲):
<b>اصلاح کنوانسیون</b>	<b>عنوان ششم</b>
صلاحیت	ماده (۳۳):
تصمیمات مجمع عمومی	ماده (۳۴):
تصمیمات کمیته	ماده (۳۵):
<b>مقررات قواعد نهائی</b>	<b>عنوان ششم</b>
امین اسناد و مدارک	ماده (۳۶):
الحاق به کنوانسیون	ماده (۳۷):
الحاق به سازمان‌های منسجم اقتصادی منطقه‌ای	ماده (۳۸):
اعضاء وابسته	ماده (۳۹):

تعليق عضويت	ماده (٤٠):
کناره گيري از کنوانسيون	ماده (٤١):
اظهارات و حق شرطها در کنوانسيون	ماده (٤٢):
انحلال سازمان	ماده (٤٣):
قواعد انتقالی مقررات موقت	ماده (٤٤):
متون کنوانسيون	ماده (٤٥):

### پروتکل مربوط به امتيازات و مصونيت‌های سازمان بين الدول حمل و نقل بين المللی با راه آهن (OTIF)

مصونيت قضائي، اجرا و توقيف اموال	ماده (١):
محافظت در برابر مصادره اموال	ماده (٢):
معافيت از ماليات	ماده (٣):
معافيت از عوارض و ماليات‌ها	ماده (٤):
فعاليت‌های رسمي	ماده (٥):
مبادلات معاملات پولی	ماده (٦):
ارتباطات	ماده (٧):
امتيازات و مصونيت‌های نمايندگان دول عضو	ماده (٨):
امتيازها و مصونيت‌های کارکنان سازمان	ماده (٩):
امتيازات و مصونيت‌های کارشناسان	ماده (١٠):
هدف از امتيازات و مصونيت‌های داده شده	ماده (١١):
پيشگيري از سوءاستفاده	ماده (١٢):
رفتار اتباع خود	ماده (١٣):
موافقتنامه‌های تکمیلی	ماده (١٤):

### قواعد يكسان قرارداد حمل و نقل بين المللی مسافر با راه آهن (CIV - ضميمه A کنوانسيون)

قواعد کلی کلیات	عنوان اول
گستره	ماده (١):
اظهاریه مربوط به مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی مسافران	ماده (٢):
تعاریف	ماده (٣):
تخطی	ماده (٤):
قانون الزام آور اجباری	ماده (٥):

## بخش دوم انعقاد و اجرای قرارداد حمل

قرارداد حمل	ماده (۶):
بلیط	ماده (۷):
پرداخت و استرداد هزینه حمل	ماده (۸):
حق حمل و محرومیت از حمل	ماده (۹):
تکمیل تشریفات اداری	ماده (۱۰):
لغو و تأخیر در حرکت قطار - جا ماندن از قطار	ماده (۱۱):
<b>حمل حیوانات و توشه همراه مسافر، توشه‌ها و اتومبیل‌ها</b>	<b>عنوان سوم</b>
<b>قواعد عمومی</b>	<b>فصل (۱)</b>
کالاها و حیوانات قابل پذیرش	ماده (۱۲):
بازرسی	ماده (۱۳):
تکمیل تشریفات اداری	ماده (۱۴):
<b>حیوانات و توشه همراه مسافر</b>	<b>فصل (۲)</b>
نظارت	ماده (۱۵):
<b>توشه ثبت شده</b>	<b>فصل (۳)</b>
ارسال توشه محموله توشه ثبت شده	ماده (۱۶):
قبض رسید توشه	ماده (۱۷):
ثبت و حمل	ماده (۱۸):
پرداخت هزینه‌ها برای حمل توشه ثبت شده	ماده (۱۹):
نشانه‌گذاری توشه ثبت شده	ماده (۲۰):
حق در اختیار داشتن توشه ثبت شده	ماده (۲۱):
تحویل	ماده (۲۲):
واگن	<b>فصل (۴)</b>
شرایط حمل	ماده (۲۳):
قبض رسید حمل	ماده (۲۴):
قانون قابل اعمال	ماده (۲۵):

<b>مسئولیت کریر</b>		<b>عنوان چهارم</b>
<b>مسئولیت در صورت فوت یا صدمات جسمی مسافران</b>		<b>فصل (۱)</b>
مبنای مسئولیت مالی		ماده (۲۶):
تاوان در صورت فوت		ماده (۲۷):
تاوان در صورت صدمات جسمی		ماده (۲۸):
گرامت سایر آسیب‌های جسمی		ماده (۲۹):
شکل و میزان غرامات در صورت فوت و صدمات جسمی		ماده (۳۰):
سایر شیوه‌های حمل و نقل		ماده (۳۱):
<b>مسئولیت مالی در صورت عدم رعایت برنامه زمانی</b>		<b>فصل (۲)</b>
مسئولیت مالی در صورت لغو حرکت، تأخیر حرکت یا نرسیدن به قطار		ماده (۳۲):
<b>مسئولیت مالی در خصوص حیوانات و توشه همراه مسافر، توشه ثبت شده و واگن‌ها</b>		<b>فصل (۳)</b>

<b>حیوانات و توشه همراه مسافر</b>		<b>بخش اول</b>
مسئولیت مالی		ماده (۳۳):
حدود تاوان در صورت فقدان یا خسارت به اشیاء		ماده (۳۴):
برداشته شدن مسئولیت مالی		ماده (۳۵):

<b>توشه مسافری</b>		<b>بخش دوم</b>
مبنای مسئولیت		ماده (۳۶):
مسئولیت اثبات ادعا- (وظیفه اثبات)		ماده (۳۷):
کریرهای متوالی		ماده (۳۸):
کریر جایگزین		ماده (۳۹):
فرض مفقود شدن توشه		ماده (۴۰):
گرامت مفقود شدن توشه		ماده (۴۱):
گرامت آسیب دیدگی		ماده (۴۲):
گرامت برای تأخیر در تحویل		ماده (۴۳):

<b>بخش سوم واگن‌ها</b>	
گرامت در صورت تأخیر	ماده (۴۴):
گرامت در صورت مفقود شدن توشه	ماده (۴۵):

مسئولیت مالی در خصوص سایر اشیاء	ماده (۴۶):
قانون قابل اعمال	ماده (۴۷):
<b>فصل (۴) قواعد عمومی مقررات مشترک</b>	
از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت مالی	ماده (۴۸):
تبدیل ارز و بهره	ماده (۴۹):
مسئولیت مالی در موارد حوادث هسته‌ای	ماده (۵۰):
اشخاصی که کریر در قبال آنها مسئولیت مالی دارد	ماده (۵۱):
دیگر اقدامات دعاوی	ماده (۵۲):

### **فصل پنجم مسئولیت مالی مسافر**

اصول ویژه مسئولیت مالی	ماده (۵۳):
------------------------	------------

### **فصل ششم اثبات حق**

اثبات آسیب دیدگی یا مفقود شدن بخشی از کالا	ماده (۵۴):
دعاوی	ماده (۵۵):
کریرهایی که می‌توان علیه آنها اقدام قانونی صورت داد	ماده (۵۶):
محل رسیدگی	ماده (۵۷):
انقضا اسقاط حق اقدام قانونی در صورت فوت و صدمات جسمی	ماده (۵۸):
انقضا اسقاط حق اقدام قانونی ناشی از حمل توشه مسافر	ماده (۵۹):
محدودیت زمانی اقدام قانونی	ماده (۶۰):

### **فصل هفتم روابط بین حمل کنندگان**

تسهیم هزینه حمل	ماده (۶۱):
حق مراجعه به دادگاه فرجام خواهی	ماده (۶۲):
رویه قضایی مراجعه به دادگاه فرجام خواهی	ماده (۶۳):
موافقتنامه‌های دربرگیرنده در خصوص مراجعه به دادگاه (فرجام خواهی)	ماده (۶۴):

### **قواعد یکسان مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه آهن**

(CIM ضمیمه B کنوانسیون)



## عنوان نخست قواعد کلی کلیات

- ماده (۱): گستره
- ماده (۲): دستورالعمل‌های حقوق عمومی
- ماده (۳): تعاریف
- ماده (۴): تخطی فسخ
- ماده (۵): قانون اجباری لازم‌الاجرا

## عنوان دوم انعقاد و اجرای قرارداد حمل

- ماده (۶): قرارداد حمل
- ماده (۷): مفاد بارنامه
- ماده (۸): مسئولیت در قبال مندرجات بارنامه
- ماده (۹): کالاهای خطرناک
- ماده (۱۰): پرداخت هزینه‌ها
- ماده (۱۱): بازرسی
- ماده (۱۲): ارزش سندی بارنامه
- ماده (۱۳): بارگیری و تخلیه بار
- ماده (۱۴): بسته‌بندی
- ماده (۱۵): انجام تشریفات اداری
- ماده (۱۶): مهلت تحویل (مدت زمان حمل)
- ماده (۱۷): تحویل
- ماده (۱۸): حق تصرف کالا (حق واگذاری کالا)
- ماده (۱۹): اعمال حق تصرف (اعمال حق واگذاری کالا)
- ماده (۲۰): ممانعت از حمل (شرایط ممانعت کننده از حمل)
- ماده (۲۱): ممانعت از تحویل (شرایط ممانعت کننده از تحویل)
- ماده (۲۲): پیامدهای ممانعت از حمل و نقل (پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل)

- ماده (۲۳): اساس مسئولیت
- ماده (۲۴): مسئولیت در حمل وسایل نقلیه ریلی به عنوان کالا
- ماده (۲۵): مسئولیت اثبات
- ماده (۲۶): کرایه‌های متوالی
- ماده (۲۷): کرایه جانشین
- ماده (۲۸): احتمال خسارت در موارد ارسال مجدد (احتمال خسارت یا مفقود شدن در موارد ارسال مجدد کالا)
- ماده (۲۹): احتمال مفقود شدن کالا (فرض بر مفقود شدن کالا)
- ماده (۳۰): غرامت در موارد مفقودی (پرداخت غرامت بابت مفقود شدن)
- ماده (۳۱): مسئولیت در موارد ضایعات مسیر (مسئولیت در موارد ضایعات در حال حمل)
- ماده (۳۲): غرامت در موارد آسیب دیدگی (غرامت آسیب دیدگی)
- ماده (۳۳): غرامت در موارد انقضای مهلت تحویل (غرامت در موارد انقضای مهلت حمل)
- ماده (۳۴): پرداخت غرامت در مورد اظهار ارزش (پرداخت غرامت در موارد اعلان ارزش)
- ماده (۳۵): پرداخت غرامت در مورد اظهار بهره در تحویل (پرداخت غرامت بابت بهره تحویل)
- ماده (۳۶): سلب حق استناد به حدود مسئولیت (از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت)
- ماده (۳۷): تبدیل ارز و بهره
- ماده (۳۸): مسئولیت در حمل و نقل ریلی - دریائی (مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریائی)
- ماده (۳۹): مسئولیت در موارد حوادث هسته‌ای
- ماده (۴۰): اشخاصی که کرایه پاسخگوی آنهاست (اشخاصی که کرایه در قبال آنها دارد)
- ماده (۴۱): سایر اقدامات قانونی (سایر دعاوی)

### بخش چهارم اعمال حقوق (احراز حقوق)

- ماده (۴۲): صورتجلسه تأیید (اثبات آسیب وارده یا فقدان بخشی از بار)
- ماده (۴۳): مطالبات (دعاوی)
- ماده (۴۴): اشخاصی که می‌توانند علیه حمل‌کننده درخواست فرجام‌خواهی (اقامه دعاوی) نمایند
- ماده (۴۵): حمل‌کنندگانی که علیه آنها می‌توان درخواست فرجام‌خواهی (اقامه دعوی) نمود.
- ماده (۴۶): محل رسیدگی
- ماده (۴۷): اسقاط حق فرجام‌خواهی (ابطال حق اقامه دعوی)
- ماده (۴۸): مقررات (محدویت زمانی دعاوی)

### بخش پنجم روابط میان حمل‌کنندگان

- ماده (۴۹): صورت‌حساب (تسویه حساب‌ها)
- ماده (۵۰): حق فرجام‌خواهی (حق رجوع)
- ماده (۵۱): رویه قضایی فرجام‌خواهی (آئین رجوع)
- ماده (۵۲): قراردادهای مربوط به فرجام‌خواهی (توافقات مربوط به رجوع)

### آئین‌نامه حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک با راه آهن (RID ضمیمه C کنوانسیون)

- ماده (۱): گستره اجرا
- ماده (۲): معافیت
- ماده (۳): محدودیت‌ها
- ماده (۴): سایر دستورالعمل‌ها
- ماده (۵): انواع قطارهای مجاز، حمل توشه دستی، توشه‌های ثبت‌شده یا توشه‌های داخل قطار (انواع قطارهای مجاز. حمل بعنوان توشه ی دستی، توشه ثبت شده در یا داخل واگن (ها)
- ماده (۶): ضمیمه

قواعد یکسان مربوط به قراردادهای بهره‌برداری از وسایل نقلیه در حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن  
(CUV - ضمیمه D کنوانسیون)

گستره	ماده (۱):
تعاریف	ماده (۲):
علائم و مندرجات روی وسیله نقلیه (علامات و مندرجات روی واگن)	ماده (۳):
مسئولیت در موارد مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه	ماده (۴):
سلب حق استناد به حدود مسئولیت (اسقاط حق تحدید مسئولیت)	ماده (۵):
احتمال مفقود شدن وسیله نقلیه	ماده (۶):
مسئولیت خسارات ناشی از وسیله نقلیه	ماده (۷):
جانمایی (نیابت)	ماده (۸):
مسئولیت عوامل و سایر اشخاص	ماده (۹):
سایر اقدامات قانونی (سایر دعاوی)	ماده (۱۰):
محل رسیدگی	ماده (۱۱):
مقررات (مرور زمان)	ماده (۱۲):

**قواعد یکسان مربوط به قرارداد بهره‌برداری از زیرساخت در حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن  
(CUI ضمیمه E کنوانسیون)**

**بخش اول کلیات**

گستره	ماده (۱):
اظهارنامه مربوط به مسئولیت در برابر بروز خسارات جانی	ماده (۲):
تعاریف	ماده (۳):
حقوق الزام آور (قانون لازم الاجرا)	ماده (۴):

**بخش دوم قرارداد بهره‌برداری**

محتوا و شکل	ماده (۵):
تعهدات ویژه کریر و مدیر	ماده (۶):
مدت قرارداد	ماده (۷):

**بخش سوم مسئولیت**

مسئولیت مدیر	ماده (۸):
مسئولیت حمل و نقل کننده	ماده (۹):
علل متقارن	ماده (۱۰):

- ماده (۱۱): ضرر و زیان در موارد فوت (غرامت قانونی در موارد فوت)
- ماده (۱۲): ضرر و زیان در موارد جراحت (غرامت قانونی در موارد جراحات)
- ماده (۱۳): جبران خسارت سایر آسیب‌های جسمی
- ماده (۱۴): شکل و میزان غرامات در موارد فوت و جراحات
- ماده (۱۵): سلب حق استناد به حدود مسئولیت (اسقاط حق تعیین حدود مسئولیت)
- ماده (۱۶): تبدیل ارز و بهره
- ماده (۱۷): مسئولیت در موارد حوادث هسته‌ای
- ماده (۱۸): مسئولیت نیروهای کمکی (مسئولیت در قبال نیروهای کمکی)
- ماده (۱۹): سایر اقدامات قانونی (سایر دعاوی)
- ماده (۲۰): توافقات-منازعات (توافق برای حل و فصل‌ها)

**بخش چهارم اقدامات قانونی نیروهای کمکی (اقامه دعوا از سوی نیروهای کمکی)**

ماده (۲۱): اقدامات قانونی علیه مدیر یا کریر (اقامه دعوا علیه مدیر یا کریر)

#### بخش پنجم اعمال حقوق

- ماده (۲۲): آیین مصالحه
- ماده (۲۳): فرجام خواهی (تقاضای غرامت)
- ماده (۲۴): محل رسیدگی
- ماده (۲۵): مقررات (مرور زمان)

قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی مورد نظر جهت استفاده در ترافیک بین‌المللی (APTU - ضمیمه F کنوانسیون)

- ماده (۱): گستره
- ماده (۲): تعاریف
- ماده (۳): هدف
- ماده (۴): تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی
- ماده (۵): معتبرسازی استانداردها و دستورالعمل‌های فنی

اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان	ماده (۶):
شکل درخواست ها	ماده (۷):
ارزیابی پیامدها	ماده (۷a):
دستورالعمل های فنی یکسان	ماده (۸):
نقایص دستورالعمل فنی یکسان	ماده (۸a):
بیانیه ها	ماده (۹):
ملغی شدن اتحاد فنی	ماده (۱۰):
تقدم دستورالعمل فنی یکسان	ماده (۱۱):
ملزومات فنی ملی	ماده (۱۲):
جدول برابری	ماده (۱۳):

ضمیمه

پارامترهای قابل بررسی در گزارش به همراه پذیرش وسیله نقلیه غیرهماهنگ با PTU و دسته بندی مشخصه های فنی ملی (پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی واکنش های غیرمنطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه بندی مقررات فنی ملی بایستی مورد بررسی قرار گیرند)

قواعد یکسان مربوط به پذیرش فنی تجهیزات راه آهنی مورد استفاده در حمل و نقل

بین المللی

APTU- ضمیمه G کنوانسیون

- ماده (۱): گستره
- ماده (۲): تعاریف
- ماده (۳): پذیرش در حمل و نقل بین المللی
- ماده (۳b): تعامل با سایر موافقتنامه های بین المللی
- ماده (۴): روند کار
- ماده (۵): مقامات ذیصلاح (مرجع)
- ماده (۶): اعتبار گواهینامه های فنی (به رسمیت شناختن پذیرش فنی)
- ماده (۶a): آشنایی با مستندسازی روند کار (به رسمیت شناختن اسناد و مدارک روال کار)
- ماده (۶b): آشنایی با آزمایشات فنی و کارکردی (به رسمیت شناختن آزمایش های فنی و بهره برداری)
- ماده (۷) مقررات کاربردی در وسایل نقلیه (دستورالعمل های قابل اعمال در مورد وسائط نقلیه)
- ماده (۷a): تخطی از مقررات
- ماده (۸): مقررات کاربردی در زیرساختارها (دستورالعمل های قابل اعمال در مورد زیرساخت ریلی)
- ماده (۹): مقررات بهره برداری (دستورالعمل های بهره برداری)
- ماده (۱۰): درخواست و اعطای گواهینامه های فنی، بیانیه ها و شرایط مربوطه (پذیرش فنی و شرایط مربوطه)
- ماده (۱۰a): مقررات مربوط به بازپس گیری و تعلیق گواهینامه های فنی (مقررات مربوط به رد یا تعلیق گواهینامه های فنی)
- ماده (۱۰b): مقررات مربوط به ارزیابی و روندها (مقررات ارزیابی ها و روند کار)
- ماده (۱۱): گواهینامه های فنی و بیانیه ها (گواهینامه ها و بیانیه های فنی)
- ماده (۱۲): نمونه های هماهنگ (نمونه های یکنواخت)
- ماده (۱۳): دفاتر ثبت (بانک اطلاعاتی)

مندرجات و علایم (نکات و علایم)	ماده (۱۴):
تعمیر و نگهداری (حفظ و نگهداری)	ماده (۱۵):
سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی	ماده (۱۶):
توقف و رد وسایل نقلیه (عدم سیر و رد وسائط نقلیه)	ماده (۱۷):
عدم رعایت مقررات (عدم رعایت دستورالعملها)	ماده (۱۸):
دستورالعمل‌های موقت (مفاد موقتی)	ماده (۱۹):
اختلافات	ماده (۲۰):

## پروتکل

مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹

حاوی اصلاحات کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی راه آهن (COTIF)

مورخ ۹ می ۱۹۸۰

(پروتکل ۱۹۹۹)

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

با اعتقاد به ضرورت و سودمندی یک سازمان بین‌الدول که در حد امکان تمامی جنبه‌های حمل و نقل بین‌المللی راه آهنی در سطح کشورها را بررسی و پردازش کند.

با توجه به این امر و با توجه به اجرای کوتیف ۱۹۸۰ توسط ۳۹ کشور اروپایی، آسیایی، آفریقایی و نیز مؤسسات ریلی موجود در این کشورها، OTIF مناسب‌ترین سازمان است.

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

با توجه به اینکه ایمنی حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی مستلزم مطابقت مقررات RID با نظام حقوق عمومی می‌باشد، اجرای آن دیگر تابع عقد قرارداد حمل و نقلی تحت قواعد

یکسان CIM نخواهد بود.

نظر به اینکه تغییرات سیاسی، اقتصادی و قضائی حاصله در بسیاری از کشورهای عضو، از زمان امضاء کنوانسیون در ۹ می ۱۹۸۰ تا کنون، مستلزم ایجاد و توسعه قواعد یکسانی می‌باشد که سایر زمینه‌های حقوقی مهم در حمل و نقل بین‌المللی ریلی را در برگیرد.

با توجه به این که کشورها ضمن لحاظ منافع عمومی خاص، می‌بایست تدابیر مؤثری را برای حذف موانع موجود در عبور مرزی در حمل و نقل بین‌المللی ریلی اتخاذ نمایند.



با توجه به این که روزآمد کردن کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های چندجانبه بین‌المللی موجود در زمینه راه‌آهن در راستای منفعت حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی، و در صورت مقتضی، ادغام آنها در این کنوانسیون حائز اهمیت می‌باشد.  
مجمع عمومی به قرار زیر تصمیم‌گیری نمود:

#### ماده: (۱)

##### مفاد جدید کنوانسیون

کوتیف ۱۹۸۰ طبق مندرجات ضمیمه که بخش لاینفکی از پروتکل حاضر را تشکیل می‌دهد اصلاح گردیده است.

#### ماده: (۲)

##### امین موقتی اسناد و مدارک

**بند ۱-** وظایف دولت امین اسناد و مدارک، که در ماده‌های ۲۲ تا ۲۶ کوتیف ۱۹۸۰ پیش‌بینی شده، از تاریخ امضای پروتکل حاضر تا زمان اجرای آن بر عهده سازمان OTIF می‌باشد.

**بند ۲-** امین موقت موارد زیر را به اطلاع کشورهای عضو می‌رساند:

**(a)** امضاءهای پروتکل حاضر و واگذاری اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق

**(b)** تاریخ اجرای پروتکل حاضر در اجرای ماده ۴ آن، و

وی سایر وظایفی که در بخش هفتم کنوانسیون ۲۳ می ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات آمده را نیز عهده‌دار می‌شود.

#### ماده: (۳)

##### امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب، الحاق

**بند ۱-** پروتکل حاضر تا تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۹۹ برای امضای دولت‌های عضو مفتوح می‌ماند و در برن در حضور امین موقت اسناد و مدارک به امضا می‌رسد.

**بند ۲-** طبق بند ۱ ماده ۲۰ کوتیف ۱۹۸۰، پروتکل حاضر مورد تنفیذ، پذیرش یا تصویب قرار می‌گیرد، و مدارک و اسناد تنفیذ، پذیرش یا تصویب در اسرع وقت به امین موقت اسناد و مدارک ارایه می‌شود.

**بند ۳-** کشورهای عضو که پروتکل حاضر را تا مهلت پیش‌بینی شده در بند ۱ امضاء نکرده‌اند و نیز کشورهای که تقاضای الحاق آنها به کوتیف ۱۹۸۰ قانوناً طبق بند ۲ ماده ۲۳، پذیرفته شده است، می‌توانند پیش از لازم‌الاجرا شدن پروتکل حاضر، با ارائه مدارک و اسناد الحاقی به امین موقت به عضویت آن درآیند.

**بند ۴-** الحاق یک کشور به کوتیف ۱۹۸۰ طبق ماده ۲۳ آن، که درخواست آن پس از مفتوح شدن پروتکل حاضر برای امضاء و پیش از لازم الاجرا شدن آن ارسال شده باشد، هم برای عضویت در کوتیف ۱۹۸۰ و هم برای عضویت در کنوانسیون در محتوای ضمیمه این پروتکل اعمال می شود.

#### **ماده: (۴)**

#### **لازم الاجرا شدن**

**بند ۱-** پروتکل حاضر حداکثر سه ماه پس از آنکه امین موقت اسناد و مدارکی که به واسطه آن شرایط موضوع بند ۲ ماده ۲۰، کوتیف ۱۹۸۰ برآورده شده را به کشورهای عضو ابلاغ نمود لازم الاجرا می گردد (به عبارتی روز اول سومین ماه پس از ابلاغ). با توجه به بند ۲ ماده ۲۰، کشورهایی که به هنگام اخذ تصمیمات پنجمین مجمع عمومی، و نیز به هنگام احراز شرایط برای لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر جزو کشورهای عضو بودند همچنان به عنوان کشورهای عضو تلقی می شوند.

**بند ۲-** با وجود، ماده ۳ پروتکل حاضر، به محض مفتوح شدن پروتکل حاضر برای امضاء به مورد اجرا در می آید.

#### **ماده: (۵)**

#### **بیانیه ها و حق شرطها**

بیانیه ها و حق شرطهایی که در بند ۱ ماده ۴۲، کنوانسیون در محتوای ضمیمه این پروتکل پیش بینی شده است را می توان در هر زمانی، حتی قبل از لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر نیز تدوین یا صادر نمود. این بیانیه ها و حق شرطها در زمان لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر لازم الاجرا می شوند.

#### **ماده: (۶)**

#### **مقررات موقت**

**بند ۱-** حداکثر پس از ۶ ماه از لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر، دبیرکل سازمان اتیف، مجمع عمومی را برای اهداف زیر برگزار می کند:

(a) تعیین اعضای کمیته اداری برای دوره ی آنی COTIF (مورد b، بند ۲، ماده ۱۴ در مفاد ضمیمه پروتکل حاضر) و در صورت مقتضی، تصمیم گیری در خصوص پایان حکم رسمی کمیته اداری در حال انجام وظیفه،

(b) تعیین حداکثر مبلغ هزینه های سازمان طی هر دوره مالی (مورد c، بند ۲، ماده ۱۴ کوتیف در مفاد ضمیمه پروتکل حاضر) هر شش سال یکبار،

(c) در صورت اقتضاء اقدام به انتخاب دبیرکل (مورد c، بند ۲، ماده ۱۴ کوتیف، در مفاد ضمیمه پروتکل حاضر).

**بند ۲-** حداکثر پس از ۳ ماه از لازم‌الاجرا شدن پروتکل حاضر، دبیرکل سازمان اتیف، کمیسیون کارشناسان فنی را برگزار می‌نماید.

**بند ۳-** بعد از لازم‌الاجرا شدن پروتکل حاضر، مأموریت کمیته اداری که طبق قسمت ب، بند ۲، ماده ۶، کوتیف ۱۹۸۰ مشخص شده، در تاریخی که از سوی مجمع عمومی تعیین شده است پایان می‌یابد، این تاریخ با شروع مأموریت اعضاء و اعضاء جانشین کمیته اداری که توسط مجمع عمومی تعیین گردیده‌اند باید همزمان باشد (مورد b، بند ۲، ماده ۱۴ در مفاد ضمیمه پروتکل حاضر).

**بند ۴-** حکم رسمی مدیرکل دفتر مرکزی که در زمان اجرای این پروتکل مشغول به انجام وظیفه می‌باشد با انقضای دوره‌ای که طبق قسمت d، بند ۲، ماده ۷، کوتیف ۱۹۸۰ برای آن منصوب شده، پایان می‌یابد. او وظایف دبیرکل را از زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل بر عهده می‌گیرد.

**بند ۵-** حتی پس از لازم‌الاجرا شدن پروتکل حاضر، مفاد مربوط به مواد ۶، ۷ و ۱۱ کوتیف ۱۹۸۰ درخصوص موارد ذیل قابل اجرا باقی می‌مانند:

(a) - بررسی حساب‌ها و تصویب حساب‌های سالانه سازمان،

(b) - تعیین حق عضویت قطعی کشورهای عضو در هزینه‌های سازمان،

(c) - پرداخت حق عضویت‌ها،

(d) - حداکثر مبلغ هزینه‌های سازمان طی یک دوره ۵ ساله که قبل از لازم‌الاجرا شدن پروتکل حاضر

تعیین شده است.

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

**بند ۶-** حق عضویت قطعی کشورهای عضو، برای سالی که طی آن پروتکل حاضر لازم‌الاجرا می‌شود بر پایه بند ۱، ماده ۱۱، کوتیف ۱۹۸۰ محاسبه می‌شوند.

**بند ۷-** براساس تقاضای کشور عضوی که حق عضویت آن به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون، در مفاد ضمیمه این پروتکل، بیش از حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ باشد، مجمع عمومی می‌تواند حق عضویت این کشور را با در نظر گرفتن اصول زیر، برای ۳ سال بعد از اجرای پروتکل حاضر تعیین نماید:

(a) مبنای تعیین حق عضویت موقت، حداقل حق عضویت مندرج در بند ۳، ماده ۲۶ که در بالا به آن

اشاره شده یا حق عضویت مقرر برای سال ۱۹۹۹ می‌باشد و این در صورتی است که مبلغ آن از حداقل

حق عضویت بیشتر باشد.

(b) حق عضویت به تدریج در ۳ مرحله برای بدست آوردن حق عضویت قطعی که به موجب ماده ۲۶ محاسبه شده است، مطابقت می‌یابد.

این مقررات در مورد کشورهای عضو که حداقل حق عضویت را نپرداخته‌اند، اعمال نمی‌شود و دلیل آن هرچه باشد آنها بدهکار باقی خواهند ماند.

**بند ۸-** قراردادهای حمل و نقل مسافری یا کالا در ترافیک بین‌المللی بین کشورهای عضو، که به موجب قواعد یکسان ۱۹۸۰ CIV یا قواعد یکسان ۱۹۸۰ CIM منعقد گردیده، حتی بعد از اجرای این پروتکل، تابع قواعد یکسان اجرایی در زمان عقد قرارداد باقی می‌ماند.

**بند ۹-** دستورالعمل‌های الزام‌آور قواعد یکسان CUV و CUI، در مورد قراردادهای منعقدشده پیش از اجرای این پروتکل، یک سال بعد از لازم‌الاجرا شدن آن اعمال می‌شوند.

### ماده: (۷)

#### متون پروتکل

**بند ۱-** پروتکل حاضر به زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی منعقد و به امضاء رسیده است. در صورت بروز اختلاف، تنها متن فرانسه قابل استناد است.

**بند ۲-** بنا به پیشنهاد یکی از کشورهای عضو، سازمان اقدام به انتشار ترجمه رسمی پروتکل حاضر به سایر زبان‌ها می‌نماید به شرطی که زبان رسمی حداقل دو کشور عضو باشد. این ترجمه‌ها با همکاری مراجع صلاحیتدار کشورهای عضو ذیربط انجام می‌شود.

امضاء کنندگان زیر با اختیارات تام از طرف کشور متبوعشان این پروتکل را امضاء کرده‌اند. پروتکل حاضر در ویلینوس در تاریخ سوم ژوئن ۱۹۹۹، تنها در یک نسخه اصلی به زبان‌های فرانسه، انگلیسی و آلمانی تنظیم شد، این نسخه‌ها نزد بایگانی سازمان اتیف سپرده شده است. رونوشت‌های تایید شده‌ی این پروتکل تسلیم هر کدام از کشورهای عضو خواهند گردید.

از طرف: جمهوری آلبانی

از طرف: جمهوری دموکراتیک و مردمی الجزایر

از طرف: جمهوری فدرال آلمان

از طرف: جمهوری اتریش

از طرف: کشور پادشاهی بلژیک

از طرف: بوسنی و هرزگوین

از طرف: جمهوری بلغارستان

از طرف: جمهوری کرواسی

از طرف: کشور پادشاهی دانمارک

از طرف: کشور پادشاهی اسپانیا  
از طرف: جمهوری فنلاند  
از طرف: جمهوری فرانسه  
از طرف: کشور پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی  
از طرف: جمهوری یونان  
از طرف: جمهوری مجارستان  
از طرف: جمهوری عراق  
از طرف: جمهوری اسلامی ایران  
از طرف: ایرلند  
از طرف: جمهوری ایتالیا  
از طرف: جمهوری لبنان  
از طرف: کشور شاهزاده نشین لیختن اشتاین  
از طرف: جمهوری لیتوانی  
از طرف: دوک نشین کبیر لوگزامبورگ  
از طرف: جمهوری سابق یوگسلاوی مقدونیه  
از طرف: کشور پادشاهی مراکش  
از طرف: کشور شاهزاده نشین موناکو  
از طرف: کشور پادشاهی نروژ  
از طرف: کشور پادشاهی هلند  
از طرف: جمهوری لهستان  
از طرف: جمهوری پرتغال  
از طرف: رومانی  
از طرف: جمهوری اسلواک  
از طرف: جمهوری اسلونی  
از طرف: کشور پادشاهی سوئد  
از طرف: کنفدراسیون سوئیس  
از طرف: جمهوری عربی سوریه  
از طرف: جمهوری چک  
از طرف: جمهوری تونس

از طرف: جمهوری ترکیه

## کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی

(COTIF)

مورخ ۹ می ۱۹۸۰

در مفاد پروتکل اصلاحی ۳ ژوئن ۱۹۹۹

بخش اول

کلیات

ماده: (۱)

### سازمان بین‌الدول

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

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

**بند ۳-** سازمان دارای شخصیت حقوقی می‌باشد. به ویژه صلاحیت عقد قرارداد اخذ و واگذاری، اموال منقول و غیرمنقول و نیز حضور در محاکم قضایی را دارا می‌باشند.

**بند ۴-** در شرایط مندرج در پروتکل با عنوان «امتیازات و مصونیت‌های سازمان» که در ضمیمه کنوانسیون آمده، سازمان، پرسنل آن، کارشناسان فراخوانده شده از طرف سازمان و نمایندگان کشورهای عضو از امتیاز و مصونیت‌های لازم برای انجام مأموریت شان برخوردارند.

**بند ۵-** روابط بین سازمان و کشوری که مقر سازمان در آن واقع است، در موافقت‌نامه‌ی مقر تنظیم می‌گردد.

**بند ۶-** زبان‌های فرانسه، آلمانی و انگلیسی به عنوان زبان‌های کاری سازمان می‌باشند. مجمع عمومی می‌تواند زبان‌های کاری دیگری را نیز وارد نماید.

## ماده: (۲) هدف سازمان

**بند ۱-** هدف سازمان بهبود، ارتقاء و تسهیل حمل و نقل بین‌المللی ریلی در تمامی جنبه‌های آن به ویژه موارد زیر است:

(a) با تدوین نظام‌های قانونی یکسان در زمینه‌های حقوقی زیر:

- ۱- قرارداد حمل مسافر و کالا در ترافیک بین‌المللی مستقیم ریلی، از جمله حمل و نقل‌های تکمیلی با استفاده از سایر وسایل حمل و نقلی و با موضوع یک قرارداد.
- ۲- قرارداد استفاده از وسایل حمل و نقل به‌عنوان ابزار حمل و نقلی در ترافیک بین‌المللی ریلی
- ۳- قرارداد استفاده از زیرساخت در ترافیک بین‌المللی ریلی
- ۴- حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی

(b) با مشارکت در حذف موانع عبور از مرز در حمل و نقل بین‌المللی ریلی در اسرع وقت، ضمن توجه به منافع عمومی ویژه، تا آنجا که علل این مشکلات ناشی از صلاحیت دولت‌ها باشد.

(c) با مشارکت در بهره‌برداری متقابل و هماهنگ‌سازی فنی در بخش راه‌آه‌نی از طریق معتبر ساختن استانداردهای فنی و تصویب دستورالعمل‌های فنی هماهنگ.

(d) با تدوین یک روند هماهنگ برای پذیرش فنی تجهیزات راه‌آه‌نی مختص استفاده حمل و نقل بین‌المللی.

(e) با نظارت بر اعمال کلیه قواعد و توصیه‌های مصوب سازمان،

(f) با توسعه نظام‌های حقوقی هماهنگ، قواعد و رویه‌های موضوع موارد a تا e، با توجه به تحولات حقوقی، اقتصادی و فنی.

**بند ۲-** سازمان می‌تواند:

- (a) در چارچوب اهداف مندرج در بند ۱، نظام‌های حقوقی هماهنگ دیگری را نیز تدوین کند.
- (b) چارچوبی ایجاد کند که در آن کشورهای عضو می‌توانند کنوانسیون‌های دیگر بین‌المللی را به منظور بهبود، ارتقاء و تسهیل حمل و نقل بین‌المللی ریلی تدوین نمایند.

## ماده ۳ همکاری بین‌المللی

**بند ۱-** کشورهای عضو اساساً متعهد می‌شوند تا همکاری‌های بین‌المللی خود را در زمینه راه‌آهن در خود سازمان متمرکز کنند، البته تا آنجا که با وظایفی که طبق مواد ۲ و ۴ به آنها محول شده همبستگی داشته باشد. برای نیل به این هدف کشورهای عضو کلیه تدابیر لازم و مفید را اتخاذ می‌کنند تا با کنوانسیون‌ها و موافقت-



نامه‌های بین‌المللی چندجانبه که خود جزء طرف‌های قرارداد می‌باشند منطبق شوند، البته تا آنجا که این کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها به همکاری بین‌المللی در زمینه راه‌آهن مربوط باشد و اختیاراتی را که با وظایف محوطه به سازمان همپوشانی داشته باشد به سایر سازمان‌های بین‌الدول و یا غیر دولتی منتقل می‌نمایند.

**بند ۲-** تعهدات ناشی از بند ۱ برای کشورهای عضو که به طور همزمان عضو جوامع اروپائی یا کشورهای طرف موافقتنامه "فضای اقتصادی اروپا" هستند بر تعهدات این کشورها به عنوان اعضاء جوامع اروپائی یا کشورهای طرف موافقتنامه "فضای اقتصادی اروپا" ارجحیت ندارند.

## ماده ۴

### تداوم و واگذاری اختیارات

**بند ۱-** طبق تصمیم مجمع عمومی، سازمان مجاز است که منطبق با اهداف مشخص شده در ماده ۲، اختیارات، منابع و تعهداتی را که از طرف سایر سازمان‌های بین‌الدول به موجب موافقت‌نامه‌های منعقد شده با این سازمان‌ها به وی تفویض شده، تداوم بخشد.

**بند ۲-** سازمان می‌تواند حسب تصمیم مجمع عمومی، اختیارات، منابع و تعهداتی را به موجب موافقت‌نامه‌های منعقد شده با سازمان‌های بین‌الدولی، به آنها تفویض کند.

**بند ۳-** سازمان می‌تواند با تصویب کمیته اداری، مسئولیت کارهای اداری مرتبط با اهداف کمیته را که توسط یکی از کشورهای عضو به آن واگذار شده به عهده گیرد. هزینه‌های ناشی از انجام وظایف "سازمان" به عهده آن کشور عضو می‌باشد.

## ماده ۵

### تعهدات خاص کشورهای عضو

**بند ۱-** موافقت کشورهای عضو برای اتخاذ تدابیر مناسب به منظور تسهیل و تسریع حمل و نقل بین‌المللی راه‌آهنی الزامی است. بدین منظور، هر کدام از کشورهای عضو در حد امکان متعهد به انجام موارد ذیل می‌شوند:

(a) حذف هر گونه مراحل غیرضروری،

(b) ساده‌سازی و استانداردسازی تشریفات لازم،

(c) تسهیل بازرسی‌های مرزی،

**بند ۲-** به منظور تسهیل و بهبود حمل و نقل بین‌المللی ریلی، کشورهای عضو ضروری می‌دانند که برای دستیابی به حداکثر هماهنگی ممکن در مقررات، استانداردها، روندها و شیوه‌های سازمانی مرتبط با وسایط نقلیه ریلی، زیرساخت‌ها پرسنل راه‌آهن، زیر ساخت راه‌آهن و خدمات جانبی، کمک کنند.

**بند ۳-** کشورهای عضو بر تسهیل انعقاد موافقت‌نامه‌ها بین مدیران زیرساخت به منظور بهینه‌سازی حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن، موافقت می‌کنند.

## ماده ۶

### قواعد یکسان

**بند ۱-** حمل و نقل بین‌المللی ریلی و پذیرش تجهیزات ریلی برای بهره‌برداری در حمل و نقل بین‌المللی تا آنجا که بیانیه‌ها یا حق شرط‌ها مطابق با جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲ صادر نشده باشند، بر اساس موارد زیر تدوین خواهند شد:

(a) "قواعد یکسان مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر با راه‌آهن (CIV) " که ضمیمه A کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(b) "قواعد یکسان مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی بار با راه‌آهن (CIM) " که ضمیمه B کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(c) " آئین نامه مربوط به حمل بین‌المللی کالاهای خطرناک با راه‌آهن (RID) " که ضمیمه C کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(d) "قواعد یکسان مربوط به قراردادهای استفاده از وسایل نقلیه در حمل و نقل بین‌المللی راه‌آهنی (CUV) " که ضمیمه D کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(e) - "قواعد یکسان مربوط به قرارداد استفاده از زیرساخت در حمل و نقل بین‌المللی راه‌آهنی (CUI) " که ضمیمه E کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(f) - "قواعد یکسان مربوط به معتبرسازی استانداردهای فنی و پذیرش دستورالعمل‌های فنی و یکسان قابل اجرا در مورد تجهیزات راه‌آهنی مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی (APTU) " که ضمیمه F کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(g) - "قواعد یکسان مربوط به پذیرش فنی تجهیزات راه‌آهنی مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی (ATMF) " که ضمیمه G کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

(h) - سایر نظام‌های حقوق هماهنگ که به موجب قسمت a بند ۲ از ماده ۲، توسط سازمان تهیه شده‌اند نیز ضمایم کنوانسیون را تشکیل می‌دهند.

**بند ۲-** قواعد یکسان، آئین نامه و نظام‌های بر شمرده شده در بند ۱ و ضمایم آنها بخش لاینفک کنوانسیون می‌باشد.

## ماده ۷

### تعریف "کنوانسیون"

در ادامه متن، عبارت "کنوانسیون"، خود کنوانسیون به معنای اخص و پروتکل مندرج در بند ۴، ماده ۱ و ضمیمه اشاره شده در ماده ۶ از جمله پیوست‌های آنها را در بر می‌گیرد.

## **بخش دوم**

### **مقررات مشترک**

#### **ماده ۸**

#### **حقوق ملی**

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

**بند ۲-** در صورتی که شرطی در کنوانسیون قید نشده باشد، حقوق ملی قابل اجرا خواهد بود.

**بند ۳-** "حقوق ملی" یعنی حقوق کشوری که در آنجا ذیحق، حقوق خود را احراز می‌نماید، از جمله مقررات مربوط به تعارضات قوانین.

#### **ماده ۹**

#### **واحد محاسبه**

**بند ۱-** واحد محاسبه که در ضمیمه پیش‌بینی شده، همانطور که در "صندوق بین‌المللی پول" تعریف گردیده است، "حق برداشت مخصوص" می‌باشد.

**بند ۲-** در "حق برداشت مخصوص" ارزش واحد پول ملی یک کشور عضو که عضو "صندوق بین‌المللی پول" نیز می‌باشد برحسب روش کاربردی "صندوق بین‌المللی پول" برای انجام عملیات و معاملات خاص خودش، محاسبه می‌شود.

**بند ۳-** در "حق برداشت مخصوص" ارزش پول ملی یک کشور عضو که عضو صندوق بین‌المللی پول هم نیست باید به روشی که کشور تعیین می‌کند، محاسبه گردد. در این روش محاسبه ارزش واقعی به پول ملی بیان شده و تا حد امکان نزدیک به ارزشی که از اعمال بند ۲ حاصل می‌شود.

**بند ۴-** هر بار که تغییری در روش محاسبه آنها یا در ارزش پول ملی آنها نسبت به واحد محاسبه ایجاد شد، کشورها روش محاسبه خود را طبق بند ۳ به اطلاع دبیرکل می‌رسانند. دبیرکل نیز این اطلاعات را به سایر کشورهای عضو ابلاغ می‌نماید.

**بند ۵-** مبلغ بیان شده به واحد محاسبه را به پول ملی کشوری که در آن دادگاه تشکیل می‌شود تبدیل می‌کنند. تبدیل ارز باید طبق ارزش پول در روز صدور تصمیم قضائی یا روز مورد توافق طرف‌ها انجام شود.

## ماده ۱۰

### مفاد تکمیلی

**بند ۱-** دو یا چند کشور عضو و یا دو یا چند کریر می‌توانند در خصوص مفاد تکمیلی برای اجرای قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، بدون حق تخطی از قواعد یکسان مزبور، به توافق برسند.

**بند ۲-** مفاد تکمیلی مندرج در بند ۱ لازم‌الاجرا و باید به اشکال پیش‌بینی شده در قوانین و مقررات هریک از کشور چاپ شود. مفاد تکمیلی کشورها و لازم‌الاجرا شدن آنها به اطلاع دبیرکل سازمان می‌رسد. وی نیز این اطلاعات را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید.

## ماده ۱۱

### وثیقه حقوقی

تهیه وثیقه برای تضمین پرداخت هزینه‌ها به دلیل اقدامات حقوقی مبتنی بر قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان CUI الزامی نیست.

## ماده ۱۲

### اجرای حکم، اخذ مطالبات

**بند ۱-** هنگامی که احکام صادره بر اساس مفاد کنوانسیون توسط یک قاضی ذیصلاح به صورت حضوری یا غیابی براساس قوانین کاربردی قاضی مزبور لازم‌الاجرا می‌شود، در هر یک از کشورهای عضو که احکام باید در آنها به اجرا درآید پس از انجام تشریفات لازم قدرت اجرائی کسب می‌کنند. بازنگری ماهوی این امر پذیرفته نیست. این مفاد در معاملات حقوقی نیز کاربرد دارد.

**بند ۲-** بند ۱ در مورد احکام با قابلیت اجرایی موقت و اتهام به ضرر و زیان، مازاد بر هزینه‌های پرداخت شده که علیه خواهان به دلیل رد درخواست وی اعلام می‌شود، اعمال نمی‌شود.

**بند ۳-** مطالبات یک مؤسسه حمل‌ونقلی حاصل از عملیات حمل‌ونقلی تابع قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM از مؤسسه حمل‌ونقل دیگری که به همان کشور تعلق ندارد، فقط به موجب حکم صادره توسط مقام قضائی کشور عضوی که مؤسسه‌ی مطالبه‌کننده به آن تعلق دارد، گرفته می‌شود.

**بند ۴-** مطالبات ناشی از قرارداد تابع قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان CUI فقط به موجب حکم صادره از طرف مقام قضائی کشور عضوی که مؤسسه مطالبه‌کننده به آن تعلق دارد، گرفته می‌شود.

**بند ۵-** وسایط نقلیه ریلی، در قلمرو کشوری غیر از قلمرو کشوری که دفتر مرکزی دارنده وسیله نقلیه در آنجا قرار دارد، فقط به موجب حکم صادره توسط مقام قضائی این کشور گرفته می‌شوند. واژه "دارنده" به استفاده‌کننده اقتصادی و طولی‌المدت یک وسیله نقلیه ریلی به عنوان وسیله حمل‌ونقل، اعم از اینکه مالک باشد یا آن را در اختیار داشته باشد، اطلاق می‌گردد.

## فصل سوم

## ساختار و عملکرد

### ماده ۱۳

#### نهادهای

**بند ۱-** عملکرد سازمان بوسیله نهادهای زیر تضمین می گردد.

(a) مجمع عمومی

(b) کمیته اداری

(c) کمیسیون بازرنگری

(d) کمیسیون کارشناسان حمل و نقل کالاهای خطرناک (کمیسیون کارشناسان RID)

(e) - کمیسیون تسهیل ریلی

(f) - کمیسیون کارشناسان فنی

(g) - دبیر کل

**بند ۲-** مجمع عمومی می تواند در خصوص ایجاد موقتی سایر کمیسیونها برای وظایف خاص تصمیم گیری نماید.

**بند ۳-** در هنگام تعیین حد نصاب در مجمع عمومی و کمیسیونهای موضوع قسمت های C تا F از بند ۱، کشورهای عضوی که حق رأی ندارند (بند ۵ ماده ۱۴، بند ۷ ماده ۲۶، یا بند ۴، ماده ۴۰)، به حساب نمی آیند.

**بند ۴-** ریاست مجمع عمومی، ریاست کمیته اداری و وظیفه دبیر کل باید اساساً به اتباع کشورهای مختلف عضو واگذار شود.

### ماده ۴

#### مجمع عمومی

**بند ۱-** مجمع عمومی از تمامی کشورهای عضو تشکیل می گردد.

**بند ۲-** کار مجمع عمومی عبارتست از:

(a) تدوین آیین نامه داخلی خود،

(b) تعیین اعضاء کمیته اداری و یک عضو جانشین برای هر یک از آنها و انتخاب عضوی که ریاست کمیته را به عهده بگیرد (بندهای ۱ تا ۳، ماده ۱۵).

(c) انتخاب دبیر کل (بند ۲، ماده ۲۱).

(d) صدور دستورالعملهای مربوط به فعالیت کمیته اداری و دبیر کل.

(e) - تعیین هر شش سال یکبار حداکثر مبلغی که هزینههای سازمان در طول هر دوره مالی (ماده ۲۵) به آن می رسد، در غیر اینصورت، مجمع عمومی اقدام به صدور دستورالعملهای مربوط به محدودیت این هزینهها برای دوره ای که بیش از ۶ سال نیست، می نماید.

- (f) - تصمیم‌گیری در خصوص استقرار دفتر مرکزی سازمان در محلی دیگر. (بند ۲، ماده ۱)
- (g) - تصمیم‌گیری در خصوص استفاده از زبان‌های دیگر کاری (بند ۶، ماده ۱)
- (h) - تصمیم‌گیری در خصوص تقبل سایر اختیارات توسط سازمان (بند ۱، ماده ۴) و نیز انتقال اختیارات سازمان به سایر سازمان‌های بین‌الدول (بند ۲، ماده ۴)
- (i) - در صورت لزوم، تصمیم‌گیری در خصوص ایجاد کمیسیون‌های موقت برای انجام وظایف خاص (بند ۲، ماده ۱۳)
- (j) - بررسی این امر که آیا رفتار یک کشور را باید به‌عنوان اعلام تلویحی (denonciation tacite) تلقی کرد (بند ۷، ماده ۲۶)
- (k) - تصمیم‌گیری در خصوص سپردن بازرسی حساب‌ها به یکی از کشورهای عضو به غیر از کشوری که دفتر مرکزی در آن مستقر است (بند ۱، ماده ۲۷).
- (l) - تصمیم‌گیری در خصوص پیشنهادات اصلاح کنوانسیون (بندهای ۲ و ۳، ماده ۳۳).
- (m) - تصمیم‌گیری در خصوص درخواست عضویت که به مجمع عمومی تسلیم شده است (بند ۴، ماده ۳۷).
- (n) - تصمیم‌گیری در خصوص شرایط عضویت یک سازمان منطقه‌ای کاملاً اقتصادی (بند ۱، ماده ۳۸).
- (o) - تصمیم‌گیری در خصوص درخواست‌های مشارکت که به مجمع عمومی تسلیم گردیده است (بند ۱، ماده ۳۹).
- (p) - تصمیم‌گیری در خصوص انحلال سازمان و واگذاری احتمالی اختیارات آن به سازمان دیگر بین‌الدولی (ماده ۴۳).
- (q) - تصمیم‌گیری در خصوص سایر مسائل مندرج در دستور کار.
- بند ۳-** دبیرکل، مجمع عمومی را هر ۳ سال یکبار یا به درخواست  $\frac{1}{3}$  کشورهای عضو یا کمیته اداری و همچنین در موارد مندرج در بندهای ۲ و ۳ ماده ۳۳ و بند ۴ ماده ۳۷ برگزار می‌کند. وی پیش‌نویس دستور کار را، حداکثر سه ماه پیش از برگزاری جلسه، طبق شرایط مشخص شده در قسمت الف بند ۲ آئین‌نامه داخلی، به کشورهای عضو ارسال می‌نماید.
- بند ۴-** مجمع عمومی زمانی به حد نصاب (بند ۳ ماده ۱۳) می‌رسد که اکثریت کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند، یک کشور عضو می‌تواند کشور دیگری را به عنوان نماینده خود معرفی کند، ولی هر کشور فقط می‌تواند نمایندگی یک کشور دیگر را تقبل نماید.
- بند ۵-** در صورت رأی‌گیری مجمع عمومی در خصوص اصلاحات ضمیمه کنوانسیون، کشورهای عضو که بر اساس اولین جمله از بند ۱ ماده ۴۲، بیانیه‌ای در خصوص ضمیمه مربوطه صادر نموده‌اند حق رأی ندارند.

**بند ۶-** بجز در موارد مندرج در قسمت‌های (e، f، g، h، l و p) از بند ۲، و نیز مورد مندرج در بند ۶ از ماده ۳۴، که رای اکثریت  $\frac{2}{3}$  اعضاء برای تصمیم‌گیری در مورد آنها ضروری است، مجمع عمومی با رأی اکثریت کشورهای عضو حاضر در جلسه تصمیمات خود را اتخاذ می‌نماید. با این وجود در مورد قسمت (i) از بند ۲، اکثریت  $\frac{2}{3}$  اعضاء تنها زمانی که موضوع در مورد پیشنهاد برای اصلاح کنوانسیون به مفهوم حقیقی آن به جز بندهای ۲ تا ۵ از ماده‌های ۹ و ۲۷ و نیز پروتکل مندرج در بند ۴ از ماده یک باشد ضروری است.

**بند ۷-** در خصوص دعوت دبیرکل که با موافقت اکثریت کشورهای عضو صورت می‌پذیرد:

(a) کشورهایی که عضو سازمان نیستند،

(b) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی ذیصلاح که با فعالیت‌های سازمان مرتبط هستند یا به مشکلات مندرج در دستور کار می‌پردازند،

می‌توانند با رأی مشورتی در نشست‌های مجمع عمومی شرکت کنند.

## ماده ۱۵

### کمیته اداری

**بند ۱-** کمیته اداری از  $\frac{1}{3}$  کشورهای عضو تشکیل می‌شود.

**بند ۲-** اعضاء کمیته و یک عضو جانشین برای هر یک از آنها و کشوری که ریاست کمیته را به عهده دارد برای مدت ۳ سال انتخاب می‌شوند. ترکیب کمیته به‌ویژه با توجه به توزیع عادلانه جغرافیایی، برای هر دوره تعیین می‌شوند. عضو جانشین که طی یک دوره به عضویت کمیته درآمده باشد، در دوره بعدی باید به عنوان یکی از اعضاء کمیته انتخاب شود.

**بند ۳-** در موارد پست خالی، یا تعلیق حق رأی یک عضو یا در صورت غیبت یک عضو طی ۲ نشست پیاپی کمیته، بدون اینکه طبق بند ۶ نماینده دیگری معرفی نماید، عضو جانشین منتخب مجمع عمومی وظایف عضو مزبور را برای بقیه دوره انجام می‌دهد.

**بند ۴-** صرف نظر از موارد مندرج در بند ۳، هیچ کشور عضوی نمی‌تواند برای بیش از ۲ دوره پیاپی و کامل در کمیته حضور داشته باشد.

**بند ۵-** کمیته موارد زیر را انجام خواهد داد:

(a) تدوین آئین نامه داخلی

(b) منعقد کردن موافقت‌نامه دفتر مرکزی

(c) تدوین اساسنامه کارکنان سازمان

(d) انتصاب کارمندان عالی‌رتبه سازمان، با در نظر گرفتن صلاحیت نامزدها و توزیع عادلانه جغرافیایی

(e) تدوین آئین نامه در خصوص امور مالی و حسابداری سازمان

(f) تصویب برنامه کاری، بودجه، گزارش مدیریتی و حساب‌های سازمان

(g) تعیین حق عضویت قطعی مقرر، بر مبنای حساب‌های تصویب شده، که طبق ماده ۲۶ توسط کشورهای عضو برای دو سال تقویمی پرداخت می‌شود و نیز تعیین مبلغ پیش پرداخت صندوق کشورهای عضو طبق بند ۵ ماده ۲۶، برای سال جاری و سال آتی؛

(h) تعیین اختیارات سازمان که مربوط به همه کشورهای عضو یا فقط تعدادی از کشورهای عضو است و همچنین تعیین مخارج تحمیلی بر این کشورها (بند ۴ ماده ۲۶)؛

(i) تعیین پاداش‌های ویژه (بند ۱۱ ماده ۲۶)؛

(j) ارائه دستورالعمل‌های خاص برای بررسی حساب‌ها (بند ۱ ماده ۲۷)؛

(k) تعیین و تصویب کشور عضو عهده دار وظایف اداری توسط سازمان (بند ۳ ماده ۴) و تعیین اختیارات ویژه‌ی کشور عضو مربوطه؛

(l) ارسال گزارش مدیریتی، فهرست حساب‌ها و نیز تصمیمات و توصیه نامه‌ها به کشورهای عضو

(m) تدوین و ارسال گزارش فعالیت و پیشنهادات مربوط به تجدید ساختار به کشورهای عضو حداکثر دو ماه پیش از افتتاح جلسه مجمع عمومی که مسئول تعیین ترکیب کمیته می‌باشد (مورد b بند ۲ ماده ۱۴)؛

(n) نظارت بر مدیریت دبیرکل

(o) مراقبت بر اجرای صحیح کنوانسیون و تصمیمات متخذه‌ی نهادها توسط دبیرکل؛ در این راستا، کمیته می‌تواند اقدام به اتخاذ کلیه تدابیر لازم برای بهینه‌سازی اجرای کنوانسیون و تصمیمات مذکور نماید.

(p) ارائه نظرات مستدل درخصوص موضوعات مربوط به فعالیت سازمان و موضوعاتی که توسط یک کشور عضو یا توسط دبیرکل تسلیم کمیته می‌گردد.

(q) حل و فصل اختلافات بین یک کشور عضو و دبیرکل با توجه به نقش وی به عنوان امانتدار (بند ۲ ماده ۳۶).

(r) اتخاذ تصمیم درخصوص تقاضای تعلیق وضعیت عضو (ماده ۴۰).

**بند ۶-** کمیته هنگامی که  $\frac{2}{3}$  اعضای آن حضور داشته باشند، به حد نصاب می‌رسد. یک عضو می‌تواند نماینده عضو دیگر باشد، در عین حال نمی‌تواند نمایندگی بیش از یک عضو دیگر را داشته باشد.

**بند ۷-** کمیته تصمیمات خود را با اکثریت اعضاء حاضر در رأی‌گیری اتخاذ می‌نماید.

**بند ۸-** کمیته همیشه در دفتر مرکزی سازمان تشکیل جلسه می‌دهد مگر آنکه به نحو دیگری تصمیم گرفته شده باشد. صورت جلسه نشست‌ها برای تمامی کشورهای عضو ارسال می‌گردد.

**بند ۹-** رئیس کمیته:

(a) کمیته را حداقل یکبار در سال یا به درخواست ۴ عضو یا دبیرکل، برگزار می‌نماید.

(b) طرح دستور جلسه را برای اعضاء کمیته ارسال می‌دارد.



(c) با توجه به محدودیت‌ها و شرایط مندرج در آئین نامه داخلی کمیته، مسائل فوری مطروحه در حد فاصل بین نشست‌ها را بررسی می‌کند.

(d) موافقت‌نامه دفتر مرکزی که در قسمت b بند ۵ آمده را امضاء می‌کند.

**بند ۱۰-** کمیته در محدوده، صلاحیت‌های خاص خود، می‌تواند اجرای بعضی از وظایف خاص را به رئیس محول نماید.

## ماده ۱۶

### کمیسیون‌ها

**بند ۱-** اصولاً کمیسیون‌های مندرج در مورد c تا f از بند ۱، و بند ۲ از ماده ۱۳، متشکل از تمام کشورهای عضو می‌باشد. هنگامی که کمیسیون بازننگری، کمیسیون کارشناسان RID یا کمیسیون کارشناسان فنی در چارچوب صلاحیت‌های خود، در خصوص اصلاح ضوابط کنوانسیون مذاکره و تصمیم‌گیری می‌کنند، کشورهای عضوی که طبق جمله اول بند ۱ از ماده ۴۲، بیانیه‌ای در خصوص ضوابط مربوطه صادر کردند از اعضاء کمیسیون مربوطه نیستند.

**بند ۲-** دبیرکل با اقدام خود یا به درخواست ۵ کشور عضو یا به درخواست کمیته اداری، کمیسیون‌ها را برگزار می‌نماید. وی پیش‌نویس دستور کار را حداکثر ۲ ماه قبل از افتتاح نشست برای کشورهای عضو ارسال می‌کند.

**بند ۳-** هر عضو می‌تواند کشور عضو دیگری را به نمایندگی از طرف خود معرفی نماید معذک هیچ کشوری نمی‌تواند نماینده بیش از دو کشور دیگر باشد.

**بند ۴-** هر کشور عضو فقط یک حق رأی دارد. یک پیشنهاد در صورتی که تعداد آراء مثبت به شرح زیر باشد تصویب می‌گردد:

(a) حداقل برابر  $\frac{1}{3}$  تعداد کشورهای عضوی که در رأی‌گیری حضور دارند.

(b) بیش از تعداد آراء منفی

**بند ۵-** به دعوت دبیرکل، که مورد توافق اکثریت کشورهای عضو می‌باشد.

(a) کشورهای غیر عضو سازمان

(b) کشورهای عضوی که به هر حال عضو کمیسیون‌های مربوطه نیستند.

(c) سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی، ذیصلاح در خصوص مسائل مطروحه در فعالیت‌های سازمان که به بررسی مشکلات مطروحه در دستور جلسه می‌پردازند، می‌توانند با داشتن حق مشورتی در جلسات کمیسیون‌ها شرکت کنند.

**بند ۶-** کمیسیون‌ها برای هر نشست یا برای هر دوره معین یک رئیس و یک یا چند معاون انتخاب می‌کنند.

**بند ۷-** مباحث به زبان‌های کاری انجام می‌شود. سخنرانی‌هایی که به یکی از زبان‌های کاری ارائه می‌شود. به طور خلاصه به سایر زبان‌های کاری ترجمه می‌گردد. پیشنهادهای و تصمیمات به طور کامل ترجمه می‌شوند.

**بند ۸-** صورت جلسات حاوی خلاصه مذاکرات است. پیشنهادهای و تصمیمات به طور کامل در صورت جلسات قید شده‌اند. درخصوص تصمیمات فقط متن فرانسوی قابل استناد است. صورتجلسات برای تمامی کشورهای عضو ارسال می‌گردد.

**بند ۹-** کمیسیون‌ها می‌توانند گروه‌های کاری را که مسئول رسیدگی به مسائل مشخص هستند تشکیل دهند.

**بند ۱۰-** کمیسیون‌ها دارای آئین نامه داخلی می‌باشند.

## ماده ۱۷

### کمیسیون بازنگری

**بند ۱-** کمیسیون بازنگری:

(a) طبق بند ۴، ماده ۳۳، درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم می‌گیرد.

(b) طبق بند ۲، ماده ۳۳، پیشنهادهایی را که برای تصمیم‌گیری در مجمع عمومی تسلیم شده، مورد بررسی قرار می‌دهد.

**بند ۲-** کمیسیون تجدید نظر هنگامی که اکثریت کشورهای عضو در جلسه حضور داشته باشند، به حد نصاب (بند ۳، ماده ۱۳) می‌رسد.

## ماده ۱۸

### کمیسیون کارشناسی RID

**بند ۱-** طبق بند ۵، ماده ۳۳، کمیسیون کارشناسی RID درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم می‌گیرد.

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

## ماده ۱۹

### کمیسیون تسهیل راه‌آهنی

**بند ۱-** کمیسیون تسهیل راه‌آهنی:

(a) درخصوص تمامی مسائل مربوط به تسهیل عبور از مرزها در حمل و نقل بین‌المللی راه‌آهنی اظهار نظر می‌کند.

(b) استانداردها، روش‌ها، اقدامات و عملیات مربوط به تسهیل راه‌آهنی را توصیه می‌کند.

**بند ۲-** کمیسیون تسهیل راه آهنی، هنگامی که  $\frac{1}{3}$  کشورهای عضو در آن حضور داشته باشند به حد نصاب (بند ۳، ماده ۱۳) می‌رسد.

## ماده ۲۰

### کمیسیون کارشناسان فنی

**بند ۱-** کمیسیون کارشناسان فنی:

(a) طبق ماده ۵ قواعد یکسان APTU، در خصوص اعتبار یک استاندارد فنی مربوط به تجهیزات راه آهنی که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌شود تصمیم می‌گیرد.

(b) طبق ماده ۶ قواعد یکسان APTU، در خصوص تصویب مقررات فنی یکسان مربوط به ساخت، بهره‌برداری، نگهداری یا شیوه‌های استفاده از تجهیزات راه آهنی که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌شوند تصمیم می‌گیرد.

(c) بر اجرای استانداردهای فنی و مقررات فنی یکسان مربوط به تجهیزات راه آهنی که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌شوند نظارت کرده و بهبود این دستورالعمل‌ها را با توجه به اعتبار یا تصویب آنها طبق روند پیش‌بینی شده در موارد ۵ و ۶ قواعد یکسان APTU بررسی می‌نماید.

(d) طبق بند ۶، ماده ۳۳، در خصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تصمیم‌گیری می‌کند.

(e) سایر کارهایی که طبق قواعد یکسان APTU و قواعد یکسان ATMF به این کمیسیون محول شده را بررسی می‌کند.

**بند ۲-** حد نصاب کمیسیون کارشناسان فنی (بند ۳ ماده ۱۳) زمانی حائز می‌گردد که نیمی از کشورهای عضو در راستای بند ۱ ماده ۱۶ در جلسه حضور داشته باشند. هنگام تصمیم‌گیری در خصوص مقررات ضمیمه قواعد یکسان APTU، کشورهای عضوی که طبق بند ۴ ماده ۳۵، در مورد مفاد مربوطه اعتراض کرده‌اند یا اظهارنامه‌ای طبق بند ۱ ماده ۹ قواعد یکسان APTU تدوین نموده‌اند حق رأی ندارند.

**بند ۳-** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند استانداردهای فنی را تایید یا مقررات فنی یکسان را تصویب نموده و یا از تایید و یا تصویب آنها خودداری کند، ولی به هیچ وجه نمی‌تواند آنها را اصلاح کند.

## ماده ۲۱

### دبیر کل

**بند ۱-** دبیر کل وظایف دبیرخانه سازمان را بر عهده می‌گیرد.

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

**بند ۳-** دبیر کل می‌بایست به وظایف زیر عمل نماید:

- (a) انجام وظایف مربوط به امین اسناد و مدارک (ماده ۳۶)؛
- (b) ایفای نقش به عنوان نماینده سازمان در خارج از سازمان؛
- (c) اعلام تصمیمات متخذه مجمع عمومی و کمیسیون‌ها به کشورهای عضو (بند ۱ ماده ۳۴، بند ۱ ماده ۳۵)؛
- (d) انجام وظایفی که سایر ارگان‌های سازمان به وی محول کرده‌اند؛
- (e) بررسی پیشنهادهای کشورهای عضو برای اصلاح کنوانسیون که در صورت لزوم با همکاری کارشناسان انجام می‌شود؛
- (f) برگزاری مجمع عمومی و کمیسیون‌ها (بند ۳ ماده ۱۴، بند ۲ ماده ۱۶)؛
- (g) ارسال بموقع مدارک لازم به کشورهای عضو برای نشست نهادهای مختلف؛
- (h) تنظیم برنامه کاری، پیش‌نویس بودجه و گزارش مدیریتی سازمان و تسلیم آنها به کمیته اداری برای تصویب (ماده ۲۵)؛
- (i) اداره امور مالی سازمان در چارچوب بودجه مصوب.
- (j) به درخواست یکی از طرفین دعوی، تلاش برای حل و فصل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون بین طرفین از طریق یکی از دفاتر خود؛
- (k) به درخواست همه طرف‌های دعوی، اقدام به اعلام نظر در خصوص اختلافات ناشی از تفسیر و یا اجرای کنوانسیون نماید.
- (l) انجام وظایفی که در عنوان پنجم به وی محول شده است؛
- (m) دریافت کلیه مکاتباتی را که توسط کشورهای عضو، سازمان‌ها و انجمن‌های بین‌المللی مندرج در بند ۵ از ماده ۱۶، و مؤسسات (حمل و نقل کننده، مدیریت زیرساخت و غیره) که در حمل و نقل بین‌المللی ریلی شرکت می‌کنند، و در صورت امکان، ابلاغ آنها به سایر کشورهای عضو، سازمان‌ها، انجمن‌های بین‌المللی و مؤسسات؛
- (n) مدیریت بر کارکنان سازمان؛
- (o) اطلاع رسانی بموقع به کشورهای عضو در مورد کلیه پست‌های خالی سازمان؛
- (P) بروزرسانی و انتشار فهرست خطوط موضوع ماده ۲۴.

**بند ۴-** اقدام شخصی برای ارائه پیشنهادات در خصوص اصلاح کنوانسیون.

## ماده (۲۲)

### کارکنان سازمان

حقوق و تعهدات کارکنان سازمان در اساسنامه پرسنلی که توسط کمیته اداری طبق قسمت پ از بند ۵ ماده ۱۵ تدوین شده، تعیین شده است.

## ماده (۲۳)

### نشریه

**بند ۱-** سازمان نشریه‌ای منتشر می‌کند که حاوی اطلاعات رسمی و دیگر اطلاعات ضروری و مفید برای اجرای کنوانسیون می‌باشد.

**بند ۲-** اطلاعاتی که طبق کنوانسیون به دبیرکل مربوط می‌شوند را می‌توان در صورت لزوم، در نشریه چاپ نمود.

## ماده ۲۴

### فهرست خطوط

**بند ۱-** خطوط دریائی و کشتیرانی داخلی، مندرج در ماده‌های اول قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM که در آنها علاوه بر حمل و نقل ریلی، حمل و نقل‌هایی که موضوع یک قرارداد حمل و نقلی هستند نیز انجام می‌گیرد، در دو فهرست درج می‌شود:

(a) فهرست خطوط دریائی و کشتیرانی داخلی CIV

(b) فهرست خطوط دریائی و کشتیرانی داخلی CIM

**بند ۲-** خطوط راه‌آهن یک کشور عضو که طبق بند ۶ ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا طبق بند ۶ ماده ۱ قواعد یکسان CIM که اقدام به صدور حق شرطی نموده، بر مبنای این حق شرط در دو فهرست درج می‌گردد:

(a) فهرست خطوط راه‌آهن CIV

(b) فهرست خطوط راه‌آهن CIM

**بند ۳-** کشورهای عضو اطلاعات خود را در خصوص ثبت یا حذف خطوط مندرج در بندهای ۱ و ۲ به دبیرکل ارسال می‌نماید. خطوط دریایی و کشتیرانی داخلی موضوع بند ۱ تا جایی که کشورهای عضو به یکدیگر متصل می‌شوند فقط با توافق این کشورها ثبت می‌شود، برای حذف چنین خطی، اطلاع از جانب یکی از کشورها کافی است.

**بند ۴-** دبیرکل ثبت یا حذف یک خط را به تمام کشورهای عضو ابلاغ می‌کند.

**بند ۵-** با انقضای مدت یک ماهه پس از تاریخ ابلاغ ثبت یک خط توسط دبیرکل، حمل و نقل‌های انجام شده در خطوط دریائی و کشتیرانی داخلی مندرج در بند ۱ و حمل و نقل‌های انجام شده در خطوط ریلی مندرج در بند ۲ تابع مقررات کنوانسیون خواهند شد. چنین خطی با انقضای مهلت سه ماهه از تاریخ ابلاغ حذف آن از سوی دبیرکل، بجز در موارد مربوط به حمل و نقل‌های جاری که باید به پایان برسند دیگر تابع مقررات کنوانسیون نخواهند بود.

## عنوان چهارم

### امور مالی

## ماده ۲۵

برنامه کاری، بودجه، حساب‌ها، گزارش مدیریت

- بند ۱-** برنامه کاری، بودجه و حساب‌های سازمان، یک دوره دو ساله تقویمی را در بر می‌گیرد.
- بند ۲-** سازمان حداقل هر دو سال یکبار اقدام به تنظیم گزارش مدیریتی می‌نماید.
- بند ۳-** کمیته اداری به پیشنهاد دبیر کل میزان هزینه‌های سازمان را برای هر دوره بودجه‌ای تعیین می‌کند.

## ماده ۲۶

### تأمین هزینه‌ها

- بند ۱-** مشروط به اجرای بندهای ۲ تا ۴، کشورهای عضو دو پنجم هزینه‌های سازمان که مشمول درآمدهای دیگری نیستند را بر مبنای تسهیم حق عضویت‌های نظام سازمان ملل و سه پنجم دیگر را به نسبت کل طول زیرساخت راه‌آهن و نیز خطوط دریائی و کشتیرانی داخلی طبق بند ۱ ماده ۲۴ تأمین می‌کنند. با اینحال، فقط نیمی از طول مسیر خطوط دریائی و کشتیرانی محاسبه می‌شود.
- بند ۲-** وقتی که یک کشور عضو طبق بند ۶ ماده ۱ قواعد یکسان CIV یا بند ۶ ماده ۱ قواعد یکسان CIM حق شرطی صادر کرد، فرمول حق عضویت مندرج در بند ۱ به شرح ذیل اجرا می‌شود:
- (a) بجای کل طول زیرساخت راه‌آهن در قلمرو این کشور عضو فقط طول خطوط راه‌آهنی که طبق بند ۲ ماده ۲۴ ثبت شده محاسبه می‌شود.
- (b) میزان حق عضویت بر اساس سیستم سازمان ملل به نسبت طول خطوط ثبت شده طبق بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۴ نسبت به کل طول زیرساخت‌های ریلی در قلمرو کشور عضو مربوطه و طول خطوط ثبت شده طبق بند ۱ ماده ۲۴ محاسبه می‌شود؛ حق عضویت مزبور به هیچ وجه نمی‌تواند کمتر از ۰,۰۱٪ درصد باشد.
- بند ۳-** هر کشور عضو باید حداقل ۰,۲۵٪ و حداکثر ۱,۱۵٪ حق عضویت‌ها را تأمین نماید.
- بند ۴-** کمیته اداری اختیارات سازمان را در خصوص موارد زیر تعیین می‌کند:
- (a) در خصوص تمامی کشورهای عضو به طور یکسان و هزینه‌های پرداختی توسط تمامی این کشورهای عضو بر اساس فرمول مندرج در بند ۱؛
- (b) در خصوص تعدادی از کشورهای عضو و هزینه‌هایی را که این کشورهای عضو طبق یک فرمول مشابه تأمین می‌کنند.
- بند ۳ به طور مقایسه‌ای اجرا می‌شود. مقررات مزبور بند ۳، ماده ۴، را خدشه‌دار نمی‌کند.
- بند ۵-** سهم کشورهای عضو در هزینه‌های سازمان به صورت پیش پرداخت نقدی قابل پرداخت در دو قسط، حداکثر تا ۳۱ اکتبر هر یک از دو سال بودجه‌ای تعیین می‌شود.
- بند ۶-** هنگام ارسال گزارش مدیریت و صورت حساب برای کشورهای عضو، دبیر کل مبلغ قطعی حق عضویت دو سال تقویمی گذشته و همچنین پیش پرداخت نقدی دو سال تقویمی آینده را نیز ارسال می‌کند.
- بند ۷-** بعد از ۳۱ دسامبر سالی که دبیر کل طبق بند ۶ اعلام نمود، بهره‌ای به میزان ۵٪ به بدهی‌های دو سال گذشته تعلق می‌گیرد. در صورتیکه یک سال بعد از این تاریخ، یک کشور عضو حق عضویت خود را نپرداخته

باشد، حق رأی وی تا زمان انجام تعهدش مبنی بر پرداخت حق عضویت به حالت تعلیق در می آید. با انقضای مهلت اضافی دو ساله، مجمع عمومی به بررسی این که آیا رفتار کشور مزبور باید به عنوان انصراف تلویحی وی از کنوانسیون تلقی شود می پردازد و در صورت اقتضا، تاریخ اجرای آن را نیز تعیین می کند.

**بند ۸-** حق عضویت های معوقه در موارد انصراف بموجب بند ۷ یا ماده ۴۱، و نیز در موارد تعلیق حق رأی موضوع قسمت b بند ۴ از ماده ۴۰، به صورت دین باقی می ماند.

**بند ۹-** مبالغ پوشش نیافته از طریق منابع سازمان تأمین می شوند.

**بند ۱۰-** کشور عضوی که از کنوانسیون انصراف داده می تواند از طریق الحاق به کنوانسیون مجدداً به عضویت درآید مشروط بر اینکه مبالغ بدهی خود را بپردازد.

**بند ۱۱-** سازمان می تواند برای جبران هزینه های ویژه ناشی از فعالیت های پیش بینی شده در قسمت های (ج) تا (ل) بند ۳ از ماده ۲۱ مبالغی را دریافت نماید. در موارد پیش بینی شده در قسمت های (ج) و (ک)، بند ۳، ماده ۲۱، کمیته اداری به پیشنهاد دبیر کل مبالغ مزبور را تعیین می کند؛ و در موردی که در قسمت (ل) بند ۳ از ماده ۲۱ و بند ۳ ماده ۳۱ پیش بینی شده قابل اجراست.

## ماده (۲۷)

### حسابرسی

**بند ۱-** جز در مواردی که مجمع عمومی به موجب قسمت (ک) بند ۲ از ماده ۱۴ تصمیم دیگری اخذ می کند، حسابرسی باید توسط کشوری که دفتر مرکزی در آن واقع است، براساس قواعد مندرج در این ماده و با توجه به کلیه دستورالعمل های ویژه کمیته اداری و مطابق با آئین نامه مربوط به دارایی و حسابداری سازمان، قسمت (e) بند از، ماده ۱۵ انجام گیرد.

**بند ۲-** حسابرس به حساب های سازمان، شامل کلیه صندوق های اعتباری و حساب های خاص که برای اطمینان از موارد ذیل لازم می داند رسیدگی می کند:

(a) اینکه وضعیت های مالی که وضعیت حساب های آن گزارش شده با دفاتر ثبت و نوشته های سازمان مطابقت داشته باشد؛

(b) اینکه عملیات مالی که وضعیت حساب های آن گزارش شده با قواعد و آئین نامه، مفاد بودجه ای و دیگر دستورالعمل های سازمان تطبیق داشته باشد؛

(c) اینکه نقدینگی و ارزش سپرده شده در بانک یا صندوق یا از طریق گواهی هایی که مستقیماً از سپرده پذیر دریافت می شود بررسی شود یا کاملاً محاسبه شده باشد،

(d) اینکه نظارت و ممیزی داخلی، از جمله حسابرسی داخلی اعتبار داشته باشد؛

(e) اینکه کلیه دارائی ها و بدهی ها و همچنین مازادها و کسری ها طبق روش های مطلوب محاسبه شود.

**بند ۳-** فقط حسابرس می تواند هر لحظه به دفاتر ثبت، دست نوشته ها، اسناد حسابداری و سایر اطلاعاتی که از نظر او ضروری هستند آزادانه دسترسی داشته باشد.

**بند ۴-** حسابدار در گزارش خود در خصوص عملیات مالی به موارد زیر اشاره می نماید.

(a) ماهیت و وسعت حسابداری که به آن پرداخته است؛  
(b) عناصری که رابطه ای با مشخصه کامل حساب ها یا صحت آنها از جمله موارد زیر در صورت لزوم دارند:

- ۱- اطلاعات لازم برای بررسی و ارزیابی صحیح حساب ها
  - ۲- هر مبلغی که باید وصول می شده اما هنوز به حساب واریز نشده؛
  - ۳- هر مبلغی که به تعهد در قبال هزینه های منظم یا مشروط مربوط بوده و در حساب ها قید نشده یا در صورت وضعیت های مالی لحاظ نشده است؛
  - ۴- هزینه هایی که برای آنها اسناد کافی در اختیار نمی باشد.
  - ۵- نگهداری مناسب از دفاتر حساب، لازم است موارد جدایی صورت های مالی از اصول حسابداری که عموماً شناخته شده و به طور مداوم اجرا می شوند، مشخص شود،
- (c) موارد دیگری که باید توجه کمیته اجرائی به آنها جلب شود، برای مثال عبارتند از:

- ۱- موارد کلاهبرداری یا فرض کلاهبرداری
- ۲- اسراف یا استفاده بی رویه از سرمایه ها یا دیگر اموال سازمان ( وقتی که حتی حساب ها مربوط به عملیات انجام شده، قانونی باشد).
- ۳- هزینه هایی که می تواند متعاقباً منجر به هزینه های قابل توجهی برای سازمان شود.
- ۴- هر گونه عیب و نقص به طور عام یا خاص در سیستم نظارت بر درآمدها و مخارج یا تدارکات و تجهیزات.

۵- هزینه های غیرمنطبق با مقاصد کمیته اداری، با توجه به اینکه واریز به بودجه به طور قانونی مجاز است،

۶- اضافه برداشت از اعتبارات، با توجه به اصلاحات ناشی از واریز قانونی به بودجه.

۷- هزینه های غیرمنطبق با مجوزهای مربوطه

(d) صحت یا عدم صحت حساب های مربوط به تدارکات و تجهیزات که از صورت موجودی و بررسی دفاتر بدست آمده.

به علاوه، در این گزارش می توان عملیاتی را که در طول دوره بودجه ای قبلی محاسبه شده و اطلاعات جدیدی در مورد آن بدست آمده یا عملیاتی را که باید در طول دوره بودجه ای بعدی انجام شود و بهتر است کمیته اداری پیشاپیش از آن امر مطلع گردد، لحاظ نمود.



**بند ۵-** حسابرس به کمیته اداری و دبیر کل نتیجه مشاهدات ناشی از حسابرسی را اعلام می کند. بعلاوه وی می تواند هر گونه تفسیری را که در مورد گزارش مالی دبیر کل مناسب بداند، ارائه نماید.

### **عنوان پنجم**

#### **داوری**

#### **ماده: (۲۸)**

#### **صلاحیت**

**بند ۱-** اختلافات بین کشورهای عضو ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و نیز اختلافات بین کشورهای عضو و سازمان ناشی از تفسیر یا اجرای پروتکل در مورد امتیازات و مصونیت ها، ممکن است به درخواست یکی از طرفین، به دادگاه داوری ارجاع داده شوند. طرفین آزادانه ترکیب هیئت داوری و رویه داوری را تعیین می کنند.

**بند ۲-** سایر اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای کنوانسیون و سایر قراردادهائی که توسط سازمان طبق بند ۲، ماده ۲، تدوین شده اند، در صورتیکه به طور مسالمت آمیز حل و فصل نشود یا به تصمیم محاکم عادی ارجاع نگردد، با توافق طرفین ذینفع می تواند به هیئت داوری ارجاع شود. مواد ۲۹ تا ۳۲ در مورد ترکیب هیئت داوری و روند داوری اعمال می شود.

**بند ۳-** هر کشوری پس از ارسال درخواست الحاق به کنوانسیون می تواند حق عدم اجرای کلیه یا بخشی از مفاد بندهای ۱ و ۲ را برای خود محفوظ دارد.

**بند ۴-** کشوری که به موجب بند ۳ حق شرطی را وضع می کند در هر زمان با اطلاع امین اسناد و مدارک می تواند از حق خود صرف نظر کند. صرف نظر نمودن از حق شرط بعد از یک ماه از تاریخی که امین اسناد و مدارک آنرا به اطلاع کشورهای عضو برساند نافذ می شود.

#### **ماده (۲۹)**

#### **قرارداد حکمیت دبیر**

طرفین، قرارداد حکمیت را با مشخص کردن موارد ذیل منعقد می کنند:

(a) موضوع اختلاف،

(b) ترکیب هیئت و مهلت مورد توافق شده برای معرفی داور یا داوران،

(c) محل مورد توافق به عنوان دفتر هیئت

قرارداد حکمیت باید برای دبیر کل که وظایف دبیر را انجام می دهد، ارسال شود.

#### **ماده (۳۰)**

#### **داوران**

**بند ۱-** دبیرکل سیاهه‌ای از داوران را تهیه و به روز می‌کند. هر کشور عضو می‌تواند دو نفر از اتباع کشور خود را در لیست داوران ثبت نماید.

**بند ۲-** هیئت داوران طبق قرارداد حکمیت متشکل از ۱، ۳ یا ۵ داور می‌باشد داوران از بین افراد موجود در لیست موضوع بند (۱)، انتخاب می‌شوند. با این وجود چنانچه رد قرارداد حکمیت، ۵ داور پیش‌بینی شود هر کدام از طرفین می‌تواند یک داور خارج از لیست را انتخاب کند. در صورتیکه در قرارداد حکمیت یک داور پیش‌بینی شده باشد، وی با توافق مشترک طرفین انتخاب می‌شود اگر طبق قرارداد حکمیت بخواهند ۳ یا ۵ داور را پیش‌بینی کنند هر یک از طرفین یک یا ۲ داور را انتخاب کنند داوران با توافق مشترک باید سومین یا پنجمین داور را نیز انتخاب می‌کنند که این داور رئیس هیئت داوری می‌باشد. در صورت عدم توافق بین طرفین در مورد انتخاب یک داور یا بین داوران در خصوص انتخاب داور سوم یا پنجم، این انتخاب توسط دبیرکل صورت می‌گیرد.

**بند ۳-** داور واحد یا داور سوم یا پنجم، نباید ملیت طرفین قرارداد را داشته باشد مگر اینکه طرفین از یک ملیت باشند.

**بند ۴-** وساطت طرف سوم در اختلاف بر ترکیب هیئت داوری تأثیر نمی‌گذارد.

## ماده: (۳۱)

### آئین دادرسی، هزینه‌ها

**بند ۱-** هیئت داوری در خصوص پیگیری آئین دادرسی به ویژه با عنایت به مقررات ذیل تصمیم‌گیری می‌کند:

(a) هیئت برای حکم دادن، ادله را طبق عناصر ارائه شده از سوی طرفین، بدون آنکه آنها را با تفاسیر طرفین مرتبط نماید، تحقیق و قضاوت می‌کند،

(b) هیئت نمی‌تواند بیش از آنچه که خواهان در درخواست اصلی خود ادعا کرده یا چیزی کمتر از آنچه که خواننده به دلیل آن فراخوانده شده، حکم دهد.

(c) حکم داوری که می‌بایست مستدل باشد توسط هیئت داور تنظیم و توسط دبیرکل به طرفین ابلاغ می‌شود.

(d) به جز در مورد مقررات متناقض با قوانین اجرایی کشوری که هیئت داوری در آن مستقر است و منوط به توافق دیگر بین طرفین، حکم هیئت داوری قطعی می‌باشد.

**بند ۲-** دبیرکل حق الزحمه داوران را تعیین می‌کند.

**بند ۳-** در حکم داوری هزینه‌ها و مخارج تعیین و در مورد تقسیم آن بین طرفین و همچنین حق الزحمه داوران تصمیم‌گیری شده است.

## ماده (۳۲)

### مرور زمان، قدرت اجرایی

**بند ۱-** در خصوص توقف مشمولیت زمانی، اقامه دادرسی همان ارزشی را دارد که در حقوق ماهوی، قابل اجرا برای اقامه دعوا در محاکم عادی برخوردار است.

**بند ۲-** حکم هیئت داوری در هر کشور عضو پس از انجام تشریفات لازم در کشوری که حکم در آن اجرا می‌گردد، قدرت اجرایی می‌یابد. تجدیدنظر ماهوی پرونده پذیرفته نیست.

### عنوان ششم

### اصلاحات کنوانسیون

## ماده (۳۳)

### صلاحیت

**بند ۱-** دبیرکل پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون را که از طرف کشورهای عضو برایش ارسال گردیده یا به ابتکار خود تدوین کرده، بلافاصله به اطلاع کشورهای عضو می‌رساند.

**بند ۲-** مجمع عمومی در مورد پیشنهادهای مربوط به اصلاح کنوانسیون تا جایی که در بندهای ۴ تا ۶ مقام ذیصلاح دیگری پیش‌بینی نشده باشد، تصمیم می‌گیرد.

**بند ۳-** مجمع عمومی با دریافت پیشنهاد اصلاحی، می‌تواند با اکثریت پیش‌بینی شده در بند ۶، ماده ۱۴، درباره این امر که چنین پیشنهادی با یک یا چندین مقررات از ضmann کنوانسیون ارتباط نزدیکی دارد تصمیم‌گیری نماید. در این مورد و نیز در مواردی که در جمله‌های دوم بندهای ۴ تا ۶ آمده، مجمع عمومی صلاحیت تصمیم‌گیری در خصوص اصلاح این مقرره یا مقررات ضmann را نیز دارد.

**بند ۴-** مشروط به تصمیمات متخذه مجمع عمومی طبق جمله ۱، بند ۳، کمیسیون بازنگری در مورد پیشنهادات مربوط به اصلاح موارد زیر تصمیم‌گیری می‌کند:

(a) بندهای ۲ تا ۵ ماده‌های ۹ و ۲۷،

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

(c) قواعد یکسان CIM، به استثناء، بندهای ۱ و ۲ از ماده‌های ۱، ۵، ۶، بند ۲ از ماده‌های ۸، ۱۲، ۱۳، بند ۲ و ۳ از ماده‌های ۱۴، ۱۵، بندهای ۶، ۷ از ماده ۱۹، و نیز ماده‌های ۲۳ تا ۲۷، ۳۰ تا ۳۳، ۳۶ تا ۴۱ و ۴۴ تا ۴۸.

(d) قواعد یکسان CUV، به استثناء مواد ۱، ۴، ۵ و ۷ تا ۱۲.

(e) مقررات استاندارد CUI، به استثناء مواد ۱، ۲، ۴، ۸ تا ۱۵، ۱۷ تا ۱۹، ۲۱، ۲۳ تا ۲۵.

(f) قواعد یکسان APTU، به استثناء مواد ۱، ۳ و ۹ تا ۱۱ و نیز ضmann این قواعد یکسان،

(g) قواعد یکسان ATMF، به استثناء مواد ۱، ۳ و ۹.

هنگامی که پیشنهادهای اصلاحی طبق قسمت‌های (a تا g) به کمیسیون بازرنگری تسلیم گردید، یک سوم کشورهای حاضر در کمیسیون می‌توانند تقاضا کنند که این پیشنهادها جهت تصمیم‌گیری به مجمع عمومی تسلیم شود.

**بند ۵-** کمیسیون کارشناسان RID درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح آئین‌نامه مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی کالاهای خطرناک با راه‌آهن (RID) تصمیم می‌گیرد. هنگامی که چنین پیشنهاداتی به کمیسیون کارشناسی RID تسلیم می‌گردد، یک سوم کشورهای حاضر در کمیسیون می‌توانند تقاضا کنند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیمات به مجمع عمومی تسلیم گردد.

**بند ۶-** کمیسیون کارشناسان فنی درخصوص پیشنهادهای مربوط به اصلاح قواعد یکسان APTU تصمیم می‌گیرد. هنگامی که چنین پیشنهادهایی به کمیسیون کارشناسان فنی تسلیم می‌شود، یک سوم کشورهای حاضر در کمیسیون می‌توانند تقاضا کنند که این پیشنهادها جهت اخذ تصمیمات به مجمع عمومی تسلیم گردد.

### ماده (۳۴)

#### تصمیمات مجمع عمومی

**بند ۱-** دبیرکل تصمیمات اتخاذ شده در مجمع عمومی درخصوص اصلاحات کنوانسیون، را به اطلاع کشورهای عضو می‌رساند.

**بند ۲-** اصلاحات کنوانسیون مذکور که در مجمع عمومی قطعی شده است، دوازده ماه پس از تصویب آنها توسط دو سوم کشورهای عضو، برای تمامی کشورهای عضو لازم‌الاجراست به استثناء کشورهایی که بیش از به اجرا درآمدن اصلاحات طی بیانیه‌ای عدم تصویب اصلاحات مذکور را اعلام داشته‌اند.

**بند ۳-** اصلاحات ضمیمه کنوانسیون که در مجمع عمومی تصویب شده. دوازده ماه بعد از تصویب آنها توسط نیمی از کشورهایی که طبق جمله اول بند ۱، ماده ۴۲، بیانیه‌ای ارائه نکرده‌اند، برای تمام کشورهای عضو لازم‌الاجراست به استثناء کشورهایی که پیش از به اجرا درآمدن اصلاحات، طی بیانیه‌ای عدم تصویب اصلاحات مذکور را اعلام نموده و نیز به استثناء کشورهایی که طبق جمله اول، بند ۱، ماده ۴۲، بیانیه صادر کرده‌اند.

**بند ۴-** کشورهای عضو ابلاغیه‌های خود را در مورد تصویب اصلاحات کنوانسیون توسط مجمع عمومی و نیز بیانیه‌های خود را مبنی بر عدم تصویب این اصلاحات، برای دبیرکل ارسال می‌دارند. دبیرکل این موارد را به اطلاع سایر کشورهای عضو می‌رساند.

**بند ۵-** مهلت پیش‌بینی شده در بندهای ۲، ۳، از روز ابلاغ دبیرکل مبنی بر احراز شرایط اجرای اصلاحات می‌باشد.

**بند ۶-** مجمع عمومی می تواند در زمان تصویب یک اصلاح تصریح نماید که اصلاح مزبور دارای محدودیتی است به نحوی که هر عضوی که طبق بند ۲ یا ۳ اقدام به صدور بیانیه کرده و در طی مهلت ۱۸ ماه پس از تاریخ به اجرا درآمدن اصلاحیه آن را تصویب نکرده باشد با انقضای این مهلت، عضو سازمان نخواهد بود.

**بند ۷-** هرگاه تصمیمات مجمع عمومی در خصوص ضوابط کنوانسیون باشد، اجرای این ضمیمه به طور کامل و از زمان لازم الاجرا شدن تصمیمات در خصوص حمل و نقل با و بین کشورهای عضوی که طبق بند ۳ ظرف مهلت مقرر با تصمیمات مخالفت کرده اند به حالت تعلیق در می آید. دبیر کل کشورهای عضو را از این تعلیق آگاه می سازد، تعلیق مزبور پس از انقضاء یک ماه از تاریخ ابلاغ مخالفت توسط دبیر کل به سایر کشورهای عضو پایان می پذیرد.

### ماده (۳۵)

#### تصمیمات کمیسیون ها

**بند ۱-** دبیر کل اصلاحات کنوانسیون را که توسط کمیسیون ها تصویب شده به اطلاع همه کشورهای عضو می رساند.

**بند ۲-** اصلاحات خود کنوانسیون که در کمیسیون تجدیدنظر به تصویب رسیده، اولین روز دوازده ماه بعد از ماهی که طی آن که دبیر کل موارد فوق را به اطلاع کشورهای عضو رسانده لازم الاجرا می شوند. کشورهای عضو می توانند ظرف چهار ماه بعد از تاریخ ابلاغ، اعتراض خود را تنظیم کنند. در صورت اعتراض یک چهارم کشورهای عضو، اصلاحات به مورد اجرا گذاشته نمی شود. اگر یک کشور عضو، طی این ۴ ماه اعتراضی علیه تصمیم کمیسیون تجدیدنظر داشته باشد و کنوانسیون را لغو نماید، الغاء مزبور از تاریخ پیش بینی شده برای لازم الاجرا شدن این تصمیم، نافذ است.

**بند ۳-** اصلاحات ضوابط کنوانسیون، که در کمیسیون تجدیدنظر به تصویب رسیده، برای همه کشورهای عضو، از اولین روز دوازدهمین ماه بعد از ماهی که طی آن که دبیر کل موارد فوق را به کشورهای عضو ابلاغ نماید لازم الاجرا می شود. اصلاحاتی که در کمیسیون کارشناسی RID یا در کمیسیون کارشناسان فنی قطعی شده است، از اولین روز ششمین ماه بعد از ماهی که طی آن دبیر کل موارد فوق را به کشورهای عضو ابلاغ نماید، لازم الاجرا می شود.

**بند ۴-** کشورهای عضو می توانند ظرف مدت ۴ ماه از نخستین روز ابلاغ موضوع بند ۳ اعتراض خود را تنظیم کنند. در صورتی که اعتراض توسط یک چهارم کشورهای عضو تنظیم شده باشد اصلاحات لازم الاجرا نمی شود. در کشورهای عضوی که در مهلت تعیین شده علیه تصمیم متخذه اعتراض کرده باشند، کاربرد ضوابط مربوطه در خصوص حمل و نقل با و بین کشورهای عضو از زمانی که اخذ تصمیمات نافذ می شوند، به حالت تعلیق در می آید. معذالک، در موارد اعتراض به اعتبار یک استاندارد فنی یا در مورد تصویب دستورالعمل فنی یکسان، تنها استانداردهائی از زمانی که تصمیمات مزبور نافذ می شوند به حالت تعلیق در می آیند که مربوط به

حمل و نقل با و بین کشورهای عضو باشند، در خصوص اعتراض به بخشی از تصمیمات به همین نحو عمل می-شود.

**بند ۵-** دبیرکل، کشورهای عضو را از موارد تعلیقی موضوع بند ۴ آگاه می کند، این تعلیقات پس از انقضای یک دوره یک ماهه از روزی که دبیرکل باز پس گیری چنین اعتراضی را به سایر کشورهای عضو ابلاغ نماید برداشته می شود.

**بند ۶-** کشورهای عضو ذیل در تعیین تعداد اعتراضات پیش بینی شده در بندهای ۲ و ۴ محسوب نمی شوند:

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

(b) شورهای که عضو کمیسیون مربوطه نمی باشند (جمله دوم بند ۱، ماده ۱۶)

(c) شورهای که طبق بند ۱، ماده ۹ قواعد یکسان APTU بیانیه صادر کرده اند.

### **عنوان هفتم**

### **مقررات نهائی**

### **ماده (۳۶)**

### **امین اسناد و مدارک**

**بند ۱-** دبیرکل به عنوان امین کنوانسیون حاضر محسوب می شود. وظایف دبیرکل به عنوان امین در بخش هفتم کنوانسیون ۲۳ می ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات، قید گردیده است.

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

### **ماده (۳۷)**

### **الحاق به کنوانسیون**

**بند ۱-** الحاق به کنوانسیون برای هر کشوری که در قلمرو آن از زیرساخت راه آهنی بهره برداری می شود، آزاد است.

**بند ۲-** هر کشوری که تمایل به الحاق به کنوانسیون را داشته باشد تقاضا نامه ای را به امین اسناد و مدارک ارسال می دارد و امین این تقاضا نامه را به اطلاع سایر کشورهای عضو می رساند.

**بند ۳-** تقاضا نامه مذکور ۳ ماه پس از اینکه طبق بند ۲ به اطلاع سایرین رسید پذیرفته می شود، مگر اینکه مخالفتی از طرف ۵ کشور عضو به امین اسناد و مدارک تسلیم شود. امین اسناد و مدارک بلافاصله کشور درخواست کننده و کشورهای عضو را از این امر مطلع می گرداند. الحاق در اولین روز پس از گذشت ۳ ماه از اطلاعیه فوق نافذ است.

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

**بند ۵-** منوط به ماده ۴۲، هر گونه الحاق به کنوانسیون، فقط به نسخه اجرایی کنوانسیون در زمانی که الحاق نافذ می‌شود مربوط می‌گردد.

### ماده (۳۸)

#### الحاق به سازمان‌های منسجم اقتصادی منطقه‌ای

**بند ۱-** الحاق به کنوانسیون برای سازمان‌های منطقه‌ای اقتصادی واجد صلاحیت جهت تصویب قوانین الزامی برای اعضای خود، در موضوعات تحت پوشش کنوانسیون که یک یا چند کشور نیز به عضویت آن در آمده‌اند، آزاد است. شرایط الحاق به کنوانسیون در موافقت‌نامه منعقد شده بین سازمان و سازمان منطقه‌ای تعیین می‌شود.

**بند ۲-** سازمان منطقه‌ای می‌تواند حقوقی را که اعضاء خود به موجب کنوانسیون از آن برخوردارند تا جائی که موضوعات در صلاحیت سازمان باشد، اعمال نماید. این امر جدا از تعهدات مالی موضوع ماده ۲۶ برای تعهدات مربوط به کشورهای عضو طبق کنوانسیون اعتبار دارد.

**بند ۳-** در خصوص اعمال حق رأی و حق اعتراض پیش‌بینی شده در بندهای ۲ و ۴، ماده ۳۵ سازمان منطقه‌ای به تعداد اعضایش که از اعضاء سازمان نیز هستند حق رأی دارد. اعضای سازمان فقط می‌توانند حقوق به ویژه حق رأی خود را تا حدی که بند ۲ اجازه می‌دهد اعمال نمایند. سازمان منطقه‌ای در خصوص عنوان چهارم فاقد حق رأی است.

**بند ۴-** در خصوص پایان دادن به الحاق، ماده ۴۱ در این مورد نیز اعمال می‌شود.

### ماده (۳۹)

#### اعضاء وابسته

**بند ۱-** هر کشوری که در قلمرو آن از زیرساخت راه‌آهنی بهره‌برداری می‌شود می‌تواند عضو وابسته سازمان گردد. بندهای ۲ تا ۵ از ماده ۳۷ در این مورد نیز اعمال می‌شود.

**بند ۲-** هر عضو وابسته می‌تواند در فعالیت‌های ارگان‌های مندرج در قسمت‌های a و c تا f از بند ۱ ماده ۱۳، منحصرأ با رأی مشورتی شرکت نماید. یک عضو وابسته نمی‌تواند عضو کمیته اداری شود. این اعضاء در هزینه‌های سازمان ۲۵٪ درصد حق عضویت‌ها را پرداخت می‌نمایند (بند ۳ از ماده ۲۶)

در خصوص پایان دادن به وابستگی، ماده ۴۱ در این مورد نیز اعمال می‌شود.

### ماده (۴۰)

#### تعلیق عضویت

**بند ۱-** هر کشور عضو، هر گاه بنا به دلایل غیر مرتبط با آن کشور عضو، هیچ حمل و نقل بین‌المللی راه آهنی در قلمرو آن صورت نگیرد، می‌تواند بدون انصراف از کنوانسیون درخواست تعلیق عضویت از سازمان را بنماید.

**بند ۲-** کمیته اداری در خصوص تقاضای تعلیق عضویت تصمیم می‌گیرد. تقاضا باید حداقل ۳ ماه پیش از نشست کمیته به دبیرکل ارسال شود.

**بند ۳-** تعلیق عضویت از اولین روز از ماه بعد از ابلاغ تصمیم کمیته اداری توسط دبیرکل به کشورهای عضو لازم‌الاجراست. تعلیق عضویت با اعلام از سرگیری حمل و نقل بین‌المللی راه آهنی در خطوط ریلی توسط کشور عضو کان لم یکن تلقی می‌گردد. دبیرکل بلافاصله این موضوع را به سایر کشورهای عضو ابلاغ می‌نماید.

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

(a) معاف شدن آن عضو از پرداخت حق عضویت برای تامین هزینه‌های سازمان.

(b) تعلیق حق رأی در نهادهای سازمان.

(c) تعلیق حق اعتراض به موجب بندهای ۲ و ۳ ماده ۳۴ و بندهای ۲ و ۴ ماده ۳۵.

## **ماده (۴۱)**

### **انصراف از کنوانسیون**

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

**بند ۲-** هر یک از اعضای که تمایل به انصراف از کنوانسیون دارند این موضوع را به امین اسناد مدارک اطلاع می‌دهد. انصراف در روز ۳۱ دسامبر سال بعد نافذ می‌شود.



## ماده (۴۲)

### بیانیه‌ها و حق شرط‌ها در کنوانسیون

**بند ۱-** هر کشور عضو در هر لحظه، می‌تواند اعلام نماید که بعضی از ضوابط کنوانسیون را در تمامیت ارضی خود اجرا نمی‌کند. به علاوه، حق شرط‌ها و همچنین بیانیه‌های عدم اجرای بعضی از مقررات کنوانسیون یا ضوابط آن فقط در صورتی پذیرفته می‌شود که چنین حق شرط‌ها و بیانیه‌هایی در مقررات مزبور صریحاً پیش-بینی شده باشد.

**بند ۲-** حق شرط‌ها یا بیانیه‌ها برای امین اسناد و مدارک ارسال می‌گردند. حق شرط‌ها یا بیانیه‌ها از زمانی که کنوانسیون در مورد کشور مربوطه لازم‌الاجرا شود نافذ می‌گردند. هر بیانیه که پس از به اجرا درآمدن کنوانسیون مطرح گردد در تاریخ ۳۱ دسامبر سال بعد، نافذ می‌شود. امین اسناد و مدارک کشورهای عضو را از این امر آگاه می‌سازد.

## ماده (۴۳)

### انحلال سازمان

**بند ۱-** مجمع عمومی می‌تواند درخصوص انحلال سازمان و تفویض احتمالی اختیارات خود به یک سازمان بین‌الدول دیگر تصمیم‌گیری و در صورت اقتضا، شرایط این تفویض اختیارات را با سازمان مذکور تنظیم نماید.

**بند ۲-** در صورت انحلال سازمان، اموال و دارائی‌های آن بین کشورهای عضوی که در طی ۵ سال پیش از زمان اخذ تصمیم طبق بند ۱، بی‌وقفه عضو سازمان بوده‌اند، توزیع خواهد شد. میزان تقسیم دارائی به نسبت میانگین درصدی است که آنها به هزینه‌های سازمان طی ۵ سال گذشته اختصاص داده‌اند.

## ماده (۴۴)

### مقررات موقت

در موارد پیش‌بینی شده در بند ۷ ماده ۳۴، بند ۴ ماده ۳۵، بند ۱ ماده ۴۱ و ماده ۴۲ حقوق لازم‌الاجرا به هنگام انعقاد قراردادهای تابع قواعد یکسان CIV، قواعد یکسان CIM، قواعد یکسان CUV یا قواعد یکسان CUI در قراردادهای موجود همچنان قابل اجرا باقی می‌ماند.

## ماده (۴۵)

### متون کنوانسیون

**بند ۱-** کنوانسیون به زبان فرانسه، آلمانی و انگلیسی نوشته می‌شود. در صورت مشاهده اختلاف در متن، فقط متن فرانسه معتبر است.

**بند ۲-** سازمان می‌تواند به پیشنهاد یکی از کشورهای مربوطه، ترجمه‌های رسمی کنوانسیون را به زبان‌های دیگری منتشر کند در صورتی که یکی از این زبان‌ها، زبان رسمی حداقل ۲ کشور عضو دیگر باشد. این ترجمه‌ها با همکاری بخش‌های ذیصلاح کشورهای مربوطه تدوین می‌گردد.

## پروتکل مربوط به امتیازات و مصونیت‌های سازمان بین‌الدول

### حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن

(OTIF)

#### ماده (۱)

##### مصونیت قضائی، اجرا و توقیف اموال

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

(a) تا حدی که سازمان آشکارا در یک مورد خاص از چنین مصونیتی صرف‌نظر نکند.

(b) در صورتیکه دعوی مدنی، توسط شخص ثالث اقامه شود.

(c) در مورد دعوی متقابل که در ارتباط مستقیم با آیین دادرسی است و عمدتاً توسط سازمان شروع می‌شود.

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

**بند ۲-** دارائی و سایر مایملک سازمان، در هر جا که قرار داشته باشد از هرگونه مصادره، ضبط، گروگذاری نزد شخص ثالث و هر شکل دیگر از تصرف اموال مصون خواهد بود مگر در موارد پیشگیری موقت از حوادثی که وسایل نقلیه خودکشی متعلق به سازمان یا وسایل نقلیه‌ای که به حساب سازمان در خدمت هستند را به چالش می‌کشند و همچنین در مورد تحقیقاتی که این حوادث موجبات آن را فراهم می‌آورد.

#### ماده (۲)

##### حمایت در برابر مصادره اموال

اگر مصادره اموال برای منفعت عمومی الزامی باشد، کلیه اقدامات مناسب به این منظور که مصادره مانع انجام فعالیت‌های سازمان نگردد باید انجام گیرد و غرامت به موقع و مناسب از پیش پرداخت گردد.

#### ماده (۳)

##### معافیت از مالیات

**بند ۱-** هر کشور عضو، سازمان، اموال و درآمدهایش را به منظور انجام فعالیت‌های رسمی خود از مالیات مستقیم، معاف می‌کند. هرگاه خریدی یا خدماتی با مبلغ چشمگیر که حتماً برای انجام فعالیت‌های رسمی سازمان لازم است صورت گیرد یا توسط سازمان مورد استفاده قرار گیرد و هرگاه بهای خریدها یا خدمات مزبور مشمول مالیات یا حقوقی در برداشته باشد، در هر موردی که امکان داشته باشد، اقدامات مناسبی توسط کشورهای عضو به منظور معافیت از چنین عوارض یا حقوقی یا به منظور باز پرداخت مبالغ آنها انجام می‌گیرد.

**بند ۲-** هیچ معافیتی در مورد مالیات‌ها و عوارضی که هزینه خدمات ارائه شده را تشکیل می‌دهد ارائه نمی‌شود.

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

#### **ماده (۴)**

#### **معافیت از عوارض**

**بند ۱-** کالاهای صادراتی و وارداتی توسط سازمان، که موکداً برای اعمال فعالیت‌های اداری آن ضروری است، از تمام عوارضی که برای صادرات و واردات دریافت می‌شود معاف می‌گردد.

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

**بند ۳-** طبق بند ۱ در مورد کالاهای وارداتی بند ۳، ماده ۳، نیز اعمال می‌شود.

#### **ماده (۵)**

#### **فعالیت‌های رسمی**

فعالیت‌های رسمی سازمان موضوع پروتکل حاضر فعالیت‌هایی هستند که پاسخگوی اهداف تعریف شده در ماده ۲ کنوانسیون می‌باشند.

#### **ماده (۶)**

#### **معاملات پولی**

سازمان می‌تواند هر نوع موجودی، ارز، مسکوک یا اوراق بهادار را دریافت یا نگه دارد. سازمان می‌تواند موارد مذکور را آزادانه و برای کلیه مصارف پیش‌بینی شده در کنوانسیون در اختیار داشته باشد و حساب‌هائی را با هر ارزی که لازم باشد برای انجام تعهداتش افتتاح نماید.

#### **ماده (۷)**

#### **ارتباطات**

سازمان برای ارتباطات رسمی و انتقال کلیه مدارک خود، از مقرری مناسبی نسبت به آنچه هر کشور عضو به سازمان‌های بین‌المللی مشابه دیگری پرداخت کرده استفاده می‌نماید.

#### **ماده (۸)**

#### **امتیازات و مصونیت‌های نمایندگان کشورها**

نمایندگان کشورهای عضو، در حین انجام وظایف خود و در طی سفرهای کاری اداری، از امتیازات مصونیت‌های ذیل قلمرو هر کشور عضو برخوردارند:

a) مصونیت قضائی، حتی پس از ختم مأموریت، در خصوص اموری که در راستای انجام وظایفشان و در محدوده اختیاراتشان، اعم از گفتار و نوشتار، انجام داده‌اند، مصونیت مزبور در موارد آسیب‌های ناشی از

حوادث مربوط به وسیله حمل و نقل خود کششی یا هر وسیله حمل و نقل دیگر متعلق به نماینده کشور یا مورد هدایت وی یا در موارد تخلف از آئین نامه رانندگی مربوط به وسیله نقلیه مزبور، اعمال نمی شود.

(b) مصونیت از دستگیری و توقیف احتیاطی، جز در موارد جرم آشکار،

(c) مصونیت از توقیف توشه شخصی جز در موارد جرم آشکار،

(d) مصونیت کلیه اسناد و مدارک رسمی از تعرض،

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

(f) همان تسهیلات مربوط به کنترل های پولی و تبدیل ارز که به نمایندگان دولت های خارجی در مأموریت های اداری موقتی ارایه می شود.

## ماده (۹)

### امتیازها و مصونیت های کارکنان سازمان

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

(a) مصونیت قضائی در خصوص اموری که در راستای انجام وظایف شان و در محدوده اختیارشان، اعم از گفتار و نوشتار، انجام داده اند، مصونیت مزبور در موارد آسیب های ناشی از حوادث مربوط به وسیله حمل و نقل خود کششی یا هر وسیله حمل و نقل دیگر متعلق به کارمند سازمان یا مورد هدایت وی یا در موارد تخلف از آئین نامه رانندگی مربوط به وسیله نقلیه مزبور، اعمال نمی شود، مصونیت مزبور حتی پس از قطع رابطه خدمتی کارمند با سازمان همچنان اعمال می شود.

(b) مصونیت علیه اسناد و مدارک رسمی از تعرض.

(c) برخورداری از همان استثنائات در مقررات محدود کننده مهاجرت و تنظیم کننده ثبت مشخصات بیگانگان که به کارمندان سازمان های بین المللی ارایه می شود، اعضای خانواده آنها نیز از همان تسهیلات بهره مند می گردد.

(d) معافیت از مالیات ملی بر درآمد، مشروط بر این است که به نفع سازمان بر موجب، حقوق و سایر مزایای پرداختی سازمان، مالیات داخلی بسته شود، با این وجود کشورهای عضو می توانند این حقوق، دستمزد و مزایا را برای محاسبه میزان مالیات دریافتی بر درآمد را مد نظر داشته باشند، کشورهای عضو موظفند که معافیت مالیات بر غرامت ها، حقوق بازنشستگی و مستمری بازماندگان که توسط سازمان به کارمندان سابق آن یا ذوالحقوق آنها پرداخت می شده اعمال نمایند؛

(e) در ارتباط با قوانین تبدیل ارز، امتیازات همان است که به طور معمول به کارکنان سازمان های بین المللی داده می شود؛

(f) در زمان بحران بین المللی، همان تسهیلات بازگشت به موطن که در مورد کارکنان سازمان های بین المللی اعمال می گردد برای کارکنان و اعضای خانواده آنها اعطاء می شود.

## ماده (۱۰)

### امتیازات و مصونیت‌های کارشناسان

کارشناسانی که سازمان آنها را فرا می‌خواند، در حین انجام وظایف خود در سازمان مأموریتی را از سوی سازمان به عهده گرفته‌اند. از جمله در طی سفرهایی که برای انجام وظایف یا در طی مأموریت‌ها انجام می‌شود، از امتیازات و مصونیت‌های ذیل، تا حدی که برای انجام وظایفشان الزامی باشد، برخوردارند:

(a) مصونیت قضائی در خصوص اموری که در راستای انجام وظایفشان، اعم از گفتار یا نوشتار، انجام داده‌اند مصونیت مزبور در موارد آسیب‌های ناشی از حوادث مربوط به وسیله حمل و نقل خودکشی یا هر وسیله حمل و نقل دیگر متعلق به کارشناس یا مورد هدایت وی تا در موارد تخلف از آئین نامه رانندگی مربوط به وسیله نقلیه مزبور اعمال نمی‌شود؛ مصونیت مزبور حتی پس از قطع رابطه کاری کارشناس با سازمان همچنان اعمال می‌شود،

(b) مصونیت کلیه اسناد و مدارک رسمی از تعرض.

(c) تسهیلات لازم مربوط به انتقال دستمزد کارشناسان.

(d) همان تسهیلاتی که در خصوص توشه شخصی، به نمایندگان دولت‌های خارجی در طی مأموریت اداری موقت اعطاء شده است.

## ماده (۱۱)

### هدف از امتیازات و مصونیت‌های داده شده

**بند ۱-** امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده پروتکل حاضر صرفاً بدین منظور تدوین شده‌اند که در تمام شرایط، عملکرد آزادانه سازمان و استقلال کامل اشخاصی که موارد فوق به آنها داده شده تضمین گردد. مراجع ذیصلاح هر مصونیتی را در مواردی که حفظ آن ممکن است مانع از اقدام قضائی شود و همچنین در مواردی که لغو آن لطمه‌ای به هدفی که بخاطر آن داده شده وارد ننماید، آن را لغو می‌کنند.

**بند ۲-** مراجع ذیصلاح برای موارد موضوع بند ۱ عبارتند از:

(a) کشورهای عضو، در مورد نمایندگان خود،

(b) کمیته اداری در مورد دبیرکل،

(c) دبیرکل در مورد کارکنان سازمان و همچنین کارشناسانی که سازمان آنها را فرا می‌خواند.

## ماده (۱۲)

### پیشگیری از سوء استفاده

**بند ۱-** هیچ یک از مفاد این پروتکل نمی‌تواند حق کشورهای عضو را مبنی بر لحاظ احتیاط‌های ضروری به نفع امنیت ملی خود، زیر سؤال ببرد.

**بند ۲-** سازمان همیشه با مراجع ذیصلاح کشورهای عضو به منظور ایجاد تسهیلات در جهت اجرای عدالت، تضمین رعایت قوانین و دستورالعمل‌های کشورهای عضو مربوطه و منع هرگونه سوء استفاده که ممکن است ناشی از امتیازات و مصونیت‌های پیش‌بینی شده در پروتکل حاضر باشد همکاری می‌نماید.

### **ماده (۱۳)**

#### **نحوه برخورد با اتباع ویژه**

هیچ کشور عضوی موظف به دادن امتیازات و مصونیت‌های موضوع:

(a) ماده ۸، بجز مورد d.

(b) ماده ۹، بجز موارد a، b و d.

(c) ماده ۱۰، بجز موارد a و b.

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

### **ماده (۱۴)**

#### **موافقتنامه‌های تکمیلی**

سازمان می‌تواند به منظور اجرای پروتکل حاضر در مورد کشور یا کشورهای مربوطه با یک یا چند کشور عضو موافقتنامه‌های تکمیلی و همچنین موافقت‌نامه‌هایی به منظور تضمین حسن عملکرد سازمان منعقد نماید.

**قواعد یکسان در خصوص قرارداد  
حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن  
( CIV - ضمیمه A کنوانسیون )**

**عنوان اول  
کلیات**

**ماده (۱)**

**گستره**

**بند ۱-** هرگاه مبدأ و مقصد در دو کشور عضو مختلف واقع شده باشد، قواعد یکسان حاضر در مورد هر گونه قرارداد حمل و نقل ریلی مسافر چه با صرف هزینه چه رایگان اعمال می شود. محل کار یا محل اقامت و ملیت طرفین قرارداد هر چه باشد، قواعد یکسان باز هم اعمال می گردد.

**بند ۲-** هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع یک قرارداد واحد بوده و شامل حمل و نقل جاده ای یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در ترافیک داخلی یک کشور عضو به عنوان مکمل حمل و نقل فرامرزی ریلی باشد، قواعد یکسان حاضر اعمال می گردد.

**بند ۳-** هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع یک قرارداد واحد بوده و شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی در ترافیک داخلی یک کشور عضو به عنوان مکمل حمل و نقل ریلی باشد، قواعد یکسان حاضر اعمال می شود و این در صورتی است که حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در خطوطی انجام گیرد که در سیاهه خطوط پیش بینی شده در بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون آمده باشد.

**بند ۴-** در خصوص مسئولیت کریر در موارد فوت و جراحت مسافران، قواعد یکسان حاضر در مورد اشخاصی که طبق قواعد یکسان CIM محموله را همراهی می کنند، اعمال می شود.

**بند ۵-** هنگامی که زیرساخت ایستگاه های واقع در خاک کشورهای همسایه توسط یک یا چند مدیر زیربنایی از یکی از کشورهای عضو مدیریت می شوند، قواعد یکسان در مورد حمل و نقل بین این ایستگاه ها اعمال نمی شود.

**بند ۶-** هر کشور طرف یک قرارداد مرتبط با حمل و نقل ریلی بین المللی مسافری مستقیم و دارای ماهیتی قابل مقایسه با قواعد یکسان حاضر می تواند هنگام درخواست الحاق به کنوانسیون اعلام کند که قواعد یکسان مزبور را فقط در مورد حمل و نقلی که روی قسمتی از زیرساخت راه آهن واقع در قلمرو آن کشور اعمال می کند. این قسمت از زیرساخت راه آهن باید دقیقاً تعریف شده و به زیرساخت راه آهن یک کشور عضو متصل باشد. هنگامی که یک کشور این موضوع را اعلام می کند، قواعد یکسان فقط به شرطی اعمال می شود که:

a) مبدأ یا مقصد، و همچنین مسیری که در قرارداد حمل و نقل پیش‌بینی شده، روی زیرساخت تعیین شده قرار داشته باشد.

b) زیرساخت تعیین شده، زیرساخت دو کشور عضو را به یکدیگر متصل کند و در قرارداد حمل و نقل به‌عنوان یک مسیر حمل ترانزیت پیش‌بینی شده باشد.

**بند ۷-** کشوری که طبق بند ۶، بیانیه صادر کرده است می‌تواند با اطلاع دادن به امین اسناد و مدارک، در هر زمان، از بیانیه خود انصراف دهد. این انصراف یکماه بعد از تاریخی که امین اسناد و مدارک آنرا به کشورهای عضو اعلام کند نافذ می‌شود. این بیانیه هنگامی که جمله اول قرارداد موضوع بند ۶، دیگر برای آن کشور اجرا نشود، فاقد اعتباری می‌شود.

## ماده (۲)

### بیانیه مسئولیت در موارد فوت یا جراحت مسافران

**بند ۱-** هر کشور در هر زمانی می‌تواند اعلام کند که مجموع مقررات مربوط به مسئولیت حمل و نقل کننده در صورت فوت یا جراحت مسافران را برای مسافرانی که قربانی حوادث رویداده در قلمرو آن کشور هستند اعمال نخواهد کرد و یان در صورتی است که آنها از اتباع آن کشور و یا اشخاصی باشند که در آن کشور اقامت دارند.

**بند ۲-** کشوری که طبق بند ۱ بیانیه صادر کرده، می‌تواند در هر زمان با اطلاع دادن به امین اسناد و مدارک از بیانیه خود انصراف دهد. این انصراف یکماه بعد از تاریخی که امین اسناد مدارک آنرا به کشورهای عضو اعلام کند، لازم‌الاجرا خواهد بود.

## ماده (۳)

### تعاریف

در قواعد یکسان واژه:

- a) "حمل کننده" به کریر قراردادی اطلاق می‌گردد که مسافر به موجب این قواعد یکسان، قرارداد حمل و نقل را با وی منعقد نموده یا به کریر جایگزینی اطلاق می‌شود که بر مبنای این قرارداد مسئول است،
- b) "حمل و نقل جانشین"، به حمل کننده‌ای اطلاق می‌گردد که قرارداد حمل را با مسافر امضاء نکرده است اما کریر (موضوع مورد a) انجام اجرای کامل یا بخشی از حمل و نقل ریلی را به او محول کرده است.
- c) "شرایط عمومی حمل" به شرایط کریر به صورت شرایط عمومی یا تعرفه‌هایی که به‌طور قانونی در هر کشور عضو در حال اجراست و با انعقاد قرارداد حمل، بخش مکمل آن قرارداد شده است.
- d) "وسیله نقلیه" به وسیله نقلیه موتوری یا تریلری اطلاق می‌شود که در ترافیک مسافری حمل می‌گردد.

## ماده (۴)

### عدول



**بند ۱-** کشورهای عضو می‌توانند موافقتنامه‌هایی را منعقد کنند که تخطی از قواعد یکسان حاضر را در حمل‌ونقلی که منحصراً بین دو ایستگاه واقع در دو طرف مرز صورت می‌گیرد، پیش‌بینی می‌کند و این در صورتی است که ایستگاه دیگری بین آنها وجود نداشته باشد.

**بند ۲-** درخصوص حمل‌ونقل که بین دو کشور عضو که با عبور از کشوری غیر عضو صورت می‌گیرد، کشورهای مربوطه می‌توانند موافقتنامه‌ای منعقد کنند که از قواعد یکسان حاضر عدول کند.

**بند ۳-** پیرو سایر مقررات حقوق بین‌المللی عمومی، دو یا سه کشور عضو می‌توانند شرایطی را بین خود تعیین کنند که به موجب شرایط مزبور کریرها متعهد به جابجائی مسافرین، توشه مسافرین، حیوانات و وسایل نقلیه در حمل‌ونقل بین دو کشور مزبور گردند.

**بند ۴-** موافقتنامه‌های موضوع بندهای ۱ تا ۳ و همچنین لازم‌الاجرا شدن آنها در حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی به اطلاع سازمان بین‌الدول می‌رسد. دبیرکل سازمان، کشورهای عضو و مؤسسات ذینفع را از موارد فوق مطلع می‌سازد.

## **ماده (۵)**

### **قانون الزامی**

هرقید و شرطی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از این قواعد یکسان عدول کند، کان‌لم‌یکن تلقی و فاقد اعتبار می‌شود مگر آنکه به‌گونه دیگری در قواعد یکسان حاضر قید شده باشد. ابطال شرایط مزبور ابطال دیگر مقررات قرارداد حمل‌ونقل را به‌دنبال ندارد. معهدا، یک‌کریر می‌تواند مسئولیت و تعهدات سنگین‌تر از مواردی را که در قواعد یکسان حاضر پیش‌بینی شده، به‌عهده گیرد.

## عنوان دوم انعقاد و اجرای قرارداد حمل

### ماده (۶)

#### قرارداد حمل

**بند ۱-** طبق قرارداد حمل، کریر متعهد می‌شود که مسافر، در صورت اقتضاء، توشه مسافر و وسایط نقلیه را به مقصد حمل کرده و توشه مسافر و وسایط نقلیه را در مقصد تحویل دهد.

**بند ۲-** قرارداد حمل باید توسط یک یا چند بلیت که به مسافر ارائه می‌شود، تأیید شود. معذالک پیرو ماده ۹، نبود، ناهمخوانی یا مفقود شدن بلیت، موجودیت یا اعتبار قرارداد را که کماکان تابع قواعد یکسان می‌ماند، تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

**بند ۳-** بلیت علی‌الظاهر، انعقاد و محتوای قرارداد حمل را تأیید می‌کند.

### ماده (۷)

#### سند حمل

**بند ۱-** شرایط کلی حمل، شکل و محتوای اسناد حمل و همچنین زبان و حروف مورد استفاده برای چاپ آنها را تعیین می‌کند.

**بند ۲-** مندرجات روی سند حمل می‌بایست حداقل موارد زیر را شامل شود:

(a) کریر یا حمل‌کنندگان،

(b) بیان این نکته که حمل، علی‌رغم هرگونه شرط متناقض، تابع قواعد یکسان حاضر است و این امر با علامت اختصاری CIV مشخص می‌شود.

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

**بند ۳-** مسافر به هنگام دریافت سند حمل باید مطمئن شود که این سند طبق مشخصه‌های وی تنظیم شده باشد.

**بند ۴-** سند حمل در صورتی قابل انتقال است که بدون نام صادر شده و سفر هنوز آغاز نشده باشد.

**بند ۵-** سند حمل می‌تواند به شکل ثبت الکترونیک داده‌هایی که قابل تبدیل به نشانه‌های خوانای نوشتاری هستند، صادر گردد. روند مورد استفاده برای ثبت و پردازش داده‌ها از دیدگاه عملکردی باید یکسان باشد، به‌ویژه در خصوص اعتبار سند حمل که توسط داده‌ها نشان داده می‌شود.

### ماده (۸)

#### پرداخت و استرداد هزینه حمل

**بند ۱-** جز در موارد توافق دیگری بین مسافر و حمل‌کننده، کرایه حمل از پیش قابل پرداخت است.

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

### ماده (۹)

## حقوق حمل و نقل و محروم شدن از حمل

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

- (a) مسافری که سند حمل معتبر ارائه نکند، علاوه بر هزینه حمل، باید هزینه اضافه ای بپردازد،
- (b) می توان از سفر مسافری که از پرداخت هزینه حمل یا هزینه اضافه مورد تقاضا سر باز زده جلوگیری کرد،
- (c) آیا و تحت چه شرایطی هزینه مازاد باید مسترد گردد.

**بند ۲-** در شرایط عمومی حمل می توان پیش بینی کرد که مانع سفر مسافرانی شد که:

- (a) برای ایمنی و عملکرد درست بهره برداری یا برای ایمنی دیگر مسافران خطری ایجاد کنند،
  - (b) به نحو غیر قابل تحملی از مسافران دیگر سلب آرامش کنند،
- ممانعت به عمل آورد و چنین اشخاصی حق پس گرفتن هزینه حمل یا هزینه پرداختی برای توشه خود را، ندارند.

### ماده (۱۰)

#### انجام تشریفات اداری

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

### ماده (۱۱)

#### لغو و تأخیر در حرکت قطار و نرسیدن به قطار

در صورت ضرورت، کریر باید لغو حرکت قطار یا نرسیدن به قطار را روی سند حمل گواهی کند.

**عنوان سوم**  
**حمل توشه دستی، حیوانات، بار مسافری و وسایل نقلیه**

**فصل (۱)**

**مقررات مشترک**

**ماده: (۱۲)**

**کالاها و حیوانات قابل قبول**

**بند ۱-** مسافر می‌تواند کالاهائی که به آسانی قابل حمل هستند (توشه دستی) و همچنین حیوانات زنده را طبق شرایط عمومی حمل و نقل با خود حمل کند. بعلاوه، مسافر می‌تواند کالاهای بزرگ را طبق مقررات ویژه، موضوع شرایط عمومی حمل با خود بردارد. کالاها یا حیواناتی که احتمالاً می‌توانند باعث اذیت و ناراحتی مسافران شوند یا ایجاد خسارتی نمایند حمل نمی‌شوند.

**بند ۲-** مسافر می‌تواند طبق شرایط کلی حمل و نقل، کالاها و حیوانات را به عنوان توشه ارسال نماید.

**بند ۳-** کریر می‌تواند، طبق مقررات ویژه موضوع شرایط کلی حمل، حمل وسایل نقلیه را به همراه مسافران بپذیرد.

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

**ماده (۱۳)**

**بازرسی**

**بند ۱-** در مواردی که کریر به‌طور جدی متصور است که شرایط حمل رعایت نشده، حق دارد این امر را که آیا کالاها (بار دستی، توشه، وسایل نقلیه شامل بار آنها) و حیوانات حمل شده، واجد شرایط عمومی حمل هستند را بررسی نماید، چنانچه قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که بازرسی در آن صورت می‌گیرد چنین امری را منع نکرده باشد. مسافر باید برای حضور در بازرسی دعوت شود. اگر مسافر حاضر نشود یا در دسترس نباشد، کریر باید دو شاهد بی‌طرف برای این امر را فراخواند.

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

**ماده (۱۴)**

**انجام تشریفات اداری**

مسافر هنگام حمل کالا (بار دستی، توشه مسافری، وسایط نقلیه و بارگیری آنها) یا حیوانات خود، باید از تشریفات مورد نظر مسئولین گمرک یا دیگر مراجع اداری تبعیت نماید. مسافر باید بجز در موارد استثناء در قوانین و مقررات پیش‌بینی شده هر کشور، در هنگام بازرسی از این کالاها حضور داشته باشد.

## فصل دوم توشه دستی و حیوانات

### ماده (۱۵)

#### نظارت

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

### فصل سوم

#### بار مسافری ثبت شده

### ماده (۱۶)

#### ارسال توشه مسافری

**بند ۱-** تعهدات قراردادی مربوط به ارسال توشه مسافری باید در رسید توشه‌ای که به مسافر داده می‌شود لحاظ گردد.

**بند ۲-** مطابق با ماده ۲۲، ناهمخوانی یا فقدان رسید توشه مسافری بر وجود یا اعتبار توافقنامه مربوط به ارسال توشه مسافری که تابع قواعد یکسان حاضر می‌باشد تأثیر نمی‌گذارد، مگر آنکه خلاف آن ثابت گردد.

**بند ۳-** رسید توشه مسافری با ثبت توشه و شرایط حمل آن مطابقت دارد.

**بند ۴-** فرض بر این است که هنگام تحویل توشه مسافری توسط حمل‌کننده، بار در شرایط خوبی بوده و تعداد و مقدار بسته‌ها ارقام ثبت شده در رسید بار مطابقت دارد، مگر آنکه خلاف آن ثابت گردد.

### ماده (۱۷)

#### رسید توشه مسافری

**بند ۱-** شکل و محتوای رسید توشه مسافری و همچنین زبان و حروفی را که قرارداد باید به آن زبان و حروف چاپ و تکمیل شود در شرایط عمومی حمل تعیین شده است. بند ۵ ماده (۷) در این مورد نیز اعمال می‌شود.

**بند ۲-** حداقل موارد زیر باید در توشه مسافری درج گردد:

(a) کریر یا حمل‌کنندگان،

(b) جمله‌ای که نشان دهد که حمل مطابق با قواعد یکسان حاضر است و با هیچیک از بندهای آن تناقض ندارد، این امر با علامت اختصاری CIV مشخص می‌شود.

(c) هر جمله ضروری دیگری که تعهدات قراردادی مربوط به ارسال توشه مسافری را محرز کرده و مسافر را قادر به اقامه حقوق ناشی از قرارداد حمل می‌کند.

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

### **ماده (۱۸)**

#### **ثبت و حمل**

**بند ۱-** بجز استثنائات پیش‌بینی شده در شرایط عمومی حمل، توشه مسافری فقط در صورت ارائه سند حمل که حداقل تا مقصد توشه مسافری اعتبار دارد ثبت می‌شود. بعلاوه ثبت مطابق با دستورالعمل‌های اجرایی در محل ارسال انجام می‌گیرد.

**بند ۲-** هرگاه در شرایط کلی حمل پیش‌بینی شود که، می‌توان توشه مسافری را بدون ارائه سند حمل مورد پذیرش قرارداد، دستورالعمل‌های قواعد یکسان حاضر ضمن تعیین حقوق و تعهدات مسافر درخصوص توشه‌هایش، همانند ارسال کننده توشه اعمال می‌شود.

**بند ۳-** کریر می‌تواند توشه مسافری را با قطاری دیگر یا وسیله حمل دیگر و از مسیر متفاوتی که توسط مسافر انتخاب شده ارسال نماید.

### **ماده (۱۹)**

#### **پرداخت کرایه حمل توشه مسافری**

جز در صورت توافق دیگری بین مسافر و حمل کننده، هزینه حمل توشه مسافری به هنگام ثبت، قابل پرداخت می‌باشد.

### **ماده (۲۰)**

#### **نشانه‌گذاری توشه مسافری**

مسافر باید روی هر بسته به شکلی کاملاً خوانا در محلی مناسب و با روشی واضح و با دوام کافی، موارد زیر را درج نماید:

(a) نام و نشانی خود

(b) مقصد

### **ماده (۲۱)**

#### **حق در اختیار داشتن توشه مسافری**

**بند ۱-** اگر شرایط اجازه دهند و اگر با دستورالعمل‌های گمرک یا دیگر مقامات اداری نقض نشده باشد، مسافر می‌تواند با ارائه رسید بار، و چنانچه در شرایط کلی حمل پیش‌بینی شده باشد با ارائه سند حمل، در استرداد توشه‌ها را در مقصد درخواست نماید.

**بند ۲-** شرایط عمومی حمل می‌تواند مقررات دیگری را درخصوص حق در اختیار گرفتن توشه مسافری، به‌ویژه در خصوص حق تغییر مقصد و پیامدهای احتمالی مالی که مسافر باید آنرا متحمل شود، پیش‌بینی کند.

## ماده (۲۲)

### تحویل

**بند ۱-** توشه مسافری در قبال ارائه رسید بار و، در صورت اقتضاء، در قبال پرداخت هزینه‌های توشه، تحویل می‌گردد. کریر حق بررسی این که آیا دارنده رسید مجاز به دریافت توشه است را دارد بدون آنکه موظف به این کار باشد.

**بند ۲-** اگر موارد ذیل مطابق با دستورالعمل‌های اجرایی در مقصد انجام پذیرند، مانند آن است که بار به دارنده رسید توشه تحویل داده شده است.

(a) واگذاری توشه مسافری به مسئولین گمرک یا اهداء آنها در مبدأ یا در انبارهای آنها هنگامی که این انبارها تحت نظارت کریر نباشد.

(b) تحویل حیوانات زنده به شخص ثالث

**بند ۳-** دارنده رسید توشه مسافری می‌تواند تحویل بار را در مقصد درست پس از سپری شدن زمان مورد توافق و، در صورت اقتضاء، پس از زمان لازم برای انجام عملیات توسط گمرک یا دیگر مسئولین اداری، درخواست نماید.

**بند ۴-** در صورت عدم تسلیم رسید توشه، کریر توشه مسافری را فقط به شخصی باید تحویل دهد که حق خود را اثبات کند، اگر دلایل ارائه شده ناکافی باشد، کریر می‌تواند تقاضای وثیقه کند.

**بند ۵-** توشه مسافری در مقصد ثبت شده تحویل می‌شود.

**بند ۶-** دارنده رسید توشه که بارش تحویل داده نشده، می‌تواند طبق بند ۳، درج روز و ساعت تحویل توشه روی رسید را الزامی نماید.

**بند ۷-** اگر حمل‌کننده به درخواست شخص ذیحق مبنی بر بازرسی توشه مسافری به منظور اثبات خسارت ترتیب اثر ندهد، شخص ذیحق می‌تواند از دریافت توشه سرباز زند.

**بند ۸-** به علاوه، تحویل توشه مسافری، مطابق با دستورالعمل‌های اجرایی مقصد انجام می‌شود.

## فصل چهارم

### وسایل نقلیه

## ماده (۲۳)

### شرایط حمل

مقررات ویژه مربوط به حمل وسایط نقلیه مشمول "شرایط عمومی حمل، به ویژه شرایط مربوط به پذیرش حمل، ثبت، بارگیری و حمل، تخلیه بار و تحویل، همچنین تعهدات مربوط به مسافر را مشخص می نماید.

## ماده (۲۴)

### رسید حمل

**بند ۱-** تعهدات قراردادی مربوط به حمل وسایط نقلیه باید از طریق رسید حمل که برای مسافر صادر می شود، تثبیت گردد. رسید حمل می تواند در بلیت مسافر تلفیق گردد.

**بند ۲-** مقررات ویژه مربوط به حمل وسایط نقلیه مشمول "شرایط عمومی حمل شکل و محتوای رسید حمل و نیز زبان و حروفی را که رسید باید به آن زبان و حروف چاپ و تکمیل شود، تعیین می کند. بند ۵، ماده ۷، در این مورد نیز اعمال می شود.

**بند ۳-** حداقل، موارد زیر باید در رسید حمل قید شود:

(a) حمل کننده یا حمل کنندگان،

(b) این نکته که حمل، علی رغم بندهای مغایر، تابع قواعد یکسان حاضر می باشد. این امر با علامت اختصاری CIV می تواند مشخص شود،

(c) هر نکته لازم دیگر برای اثبات تعهدات قراردادی مربوط به حمل واکن های مسافری که مسافر را قادر به مطالبه حقوق ناشی از قرارداد حمل نماید.

**بند ۴-** مسافر باید هنگام دریافت رسید حمل اطمینان حاصل کند که رسید حمل طبق نکات مورد نظر صادر شده است.

## ماده (۲۵)

### حقوق قابل اعمال

پیرو مقررات فصل حاضر، مقررات فصل سوم در خصوص حمل توشه مسافری در مورد واکن های مسافری نیز اعمال می گردد.

### عنوان چهارم

#### مسئولیت حمل کننده

##### فصل (۱)

#### مسئولیت در موارد فوت یا جراحات مسافری



## ماده (۲۶)

### اساس مسئولیت

**بند ۱-** حمل کننده در مورد خسارات ناشی از فوت، جراحات یا هر گونه آسیب جسمی یا روحی مسافر که حین استقرار مسافری در واگن های ریلی و در ارتباط با بهره برداری ریلی حادث گردیده، چه در هنگام ورود به آن و چه در هنگام خروج از آن، مسئول می باشد.

**بند ۲-** حمل کننده در موارد ذیل فاقد مسئولیت می باشد:

(a) چنانچه حادثه به دلیل شرایطی خارج از بهره برداری ریلی مرتبط نباشد و کریر علی رغم دقت لازم انجام شده در شرایط خاص، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،  
(b) در صورتی که حادثه به علت خطای مسافر ایجاد شده باشد،  
(c) چنانچه حادثه علی رغم دقت لازم صورت گرفته در شرایط خاص، ناشی از عملکرد شخص ثالث باشد و کریر نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید، مؤسسه دیگری که از همان زیرساخت راه- آهن استفاده می کند، شخص ثالث محسوب نمی شود، حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی می ماند.

**بند ۳-** اگر حادثه به علت رفتار شخص ثالث ایجاد شده باشد و علی رغم آن، کریر بر اساس مورد c، بند ۲، کاملاً از مسئولیت مبری نباشد وی در محدوده قواعد یکسان حاضر پاسخگوی همه چیز خواهد بود بدون اینکه حق وی مبنی بر استیناف احتمالی علیه شخص ثالث تضییع گردد.

**بند ۴-** قواعد یکسان حاضر هیچگونه تأثیری بر مسئولیت کریر در مواردی که در بند ۱ پیش بینی نشده اند، ندارد.

**بند ۵-** اگر حمل و نقلی که موضوع یک قرارداد حمل واحد است توسط چند کریر جایگزین انجام گیرد، حمل کننده ای که طبق قرارداد حمل مسئول ارائه خدمات حمل و نقل در مسیری است که حادثه رخ داده است در موارد فوت و آسیب دیدگی مسافری مسئول می باشد. هنگامی که این خدمات توسط کریر ارائه نشود، بلکه توسط یک کریر جانشین ارائه گردد، هر دو کریر طبق قواعد یکسان حاضر مشترکاً مسئول می باشند.

## ماده (۲۷)

### جبران خسارت در موارد فوت

**بند ۱-** در صورت مرگ مسافر، جبران خسارات شامل موارد زیر می گردد:

(a) هزینه های ضروری مترتب بر فوت به ویژه هزینه حمل جسد و هزینه های کفن و دفن،

(b) اگر مرگ بلافاصله اتفاق نیفتد، خسارات پیش بینی شده در ماده ۲۸ آمده است.

**بند ۲-** اگر در اثر مرگ مسافر، اشخاصی که وی طبق قانون تعهد نگهداری و تغذیه آنها را داشته و یا در آینده خواهد داشت از حمایت وی محروم گردند به آنها نیز غرامت محرومیت مزبور پرداخت می‌گردد. اقدام برای جبران خسارات اشخاصی که مسافر بدون الزام قانونی نگهداری از آنها را بر عهده داشته است تابع قانون ملی می‌باشد.

### **ماده (۲۸)**

#### **جبران خسارات در موارد جراحات**

در موارد جراحات یا هر نوع آسیب جسمی یا روحی به مسافر، جبران خسارت شامل موارد زیر می‌شود:

- a) هزینه‌های ضروری به‌ویژه هزینه‌های مربوط به درمان و حمل و نقل،
- b) جبران خسارت وارده، یا با از کار افتادگی کلی یا جزئی یا با افزایش نیازهای فرد.

### **ماده (۲۹)**

#### **جبران دیگر صدمات جسمی**

قانون ملی معین می‌نماید که آیا و تا چه اندازه‌ای کریر باید بابت صدمات جسمانی، غیر از موارد پیش‌بینی شده در موارد ۲۷ و ۲۸، غرامت پرداخت نماید.

## ماده (۳۰)

### شکل و میزان غرامات در موارد فوت و جراحات

**بند ۱-** خسارات پیش‌بینی شده در بند ۲، ماده ۲۷، و قسمت b ماده ۲۸ باید یکجا و به طور نقدی پرداخت گردد. معذالک اگر حقوق ملی، تخصیص مستمری را مجاز بشمارد، غرامات، در صورت درخواست شخص آسیب دیده یا ذوالحقوق موضوع بند ۲، ماد ۳۷، به این صورت پرداخت می‌شود.

**بند ۲-** میزان غرامت پرداختی به موجب بند ۱، براساس حقوق ملی تعیین می‌شود. معذالک در راستای اجرای قواعد یکسان حاضر، بالاترین حد برای هر مسافر ۱۷۵۰۰۰ واحد شمارش<sup>(۱)</sup> به صورت پرداخت نقدی و یا به شکل مستمری سالیانه مطابق با آن مبلغ تعیین شده است، در موردی که حقوق ملی بیشترین حد از مبلغی کمتر را پیش‌بینی نماید.

## ماده: (۳۱)

### سایر وسایل حمل و نقل

**بند ۱-** پیرو بند ۲، مقررات مربوط به مسئولیت در موارد فوت یا جراحات مسافران در مورد خسارات پیش آمده طی حمل و نقلی که، طبق قرارداد حمل، حمل و نقل راه‌آهنی نبوده است، اعمال نمی‌شود.

**بند ۲-** معذالک، هنگامی که وسایل نقلیه ریلی توسط کشتی قطار بر حمل می‌گردند، مقررات مربوط به مسئولیت در موارد فوت یا جراحات مسافران در مورد خسارات موضوع بند ۱، ماده ۲۶، بند ۱، ماده ۳۳، ناشی از استفاده راه‌آهن که در حین استقرار مسافران در وسایل نقلیه یا بهنگام ورود به آن یا خروج از آن رخ می‌دهد، اعمال می‌گردد.

**بند ۳-** هرگاه، در وضعیت استثنائی، از استفاده راه‌آهن موقتاً منقطع گردد و مسافران با وسیله نقلیه دیگری جابجا گردند، کریر به موجب قواعد یکسان حاضر مسئول می‌باشد.

(۱)- واحد شمارش واحدی است برای بیان مشترک حساب‌ها

## فصل دوم

### مسئولیت در موارد عدم رعایت برنامه زمانی

ماده: (۳۲)

#### مسئولیت در موارد لغو حرکت، تأخیر حرکت یا از دست دادن وسیله نقلیه واسطه

**بند ۱-** کریر برای خسارت یا ضرر ناشی از لغو حرکت، تأخیر حرکت از دست دادن وسیله نقلیه واسطه که باعث شود سفر در روز مورد نظر ادامه نیابد یا ادامه سفر در همان روز به دلیل شرایط ویژه، منطقی الزامی نباشد، در برابر مسافر مسئول می‌باشد. غرامت مشتمل بر هزینه‌های معقول اسکان مسافر و نیز هزینه‌های مربوط به مطلع نمودن اشخاصی که منتظر مسافر می‌باشند می‌گردد.

**بند ۲-** هرگاه، لغو حرکت، تأخیر حرکت یا از دست دادن وسیله نقلیه واسطه مربوطه به یکی از علل زیر باشد کریر از مسئولیت مزبور بری می‌باشد.

(a) شرایطی که غیر از بهره‌برداری راه‌آهنی که حمل‌کننده، علی‌رغم بذل توجه لازم به وضعیت موجود، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری نماید،

(b) قصور از جانب مسافر و یا

(c) عملکرد شخص ثالث، علی‌رغم بذل توجه به وضعیت موجود، حمل‌کننده، نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیش‌گیری نماید، مؤسسه دیگری که از همین زیرساخت راه‌آهنی استفاده می‌کند. شخص ثالث به حساب نمی‌آید، حق رجوع به مراجع ذیصلاح به قوت خود باقی می‌ماند.

## فصل سوم

### مسئولیت بار دستی، حیوانات، توشه مسافری و وسایط نقلیه

#### قسمت اول

#### بار دستی و حیوانات

ماده: (۳۳)

#### مسئولیت

**بند ۱-** در موارد فوت یا جراحات مسافری، حمل‌کننده، همچنین مسئول خسارت ناشی از فقدان کلی یا جزئی یا خسارت به اشیایی است که مسافر به عنوان توشه، اعم از اینکه همراه او بوده یا به عنوان بار دستی با

خود حمل می‌نموده داشته است، این امر درباره حیوانات همراه مسافر نیز مصداق دارد. ماده ۲۶ در این مورد صدق می‌کند.

**بند ۲-** به علاوه، کریر ضامن خسارت کلی یا جزئی یا خرابی اشیاء، توشه دستی یا حیواناتی که نظارت بر آنها طبق ماده ۱۵ به عهده مسافر است نمی‌باشد مگر آنکه این خسارت یا ضرر به سبب قصور کریر باشد. مواد دیگر عنوان چهارم، به استثنای ماده ۵۱ و عنوان ششم در این مورد اعمال نمی‌شوند.

#### **ماده: (۳۴)**

### **حدود غرامات در موارد فقدان یا خسارات به اشیاء**

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

#### **ماده: (۳۵)**

### **سلب مسئولیت**

حمل‌کننده در قبال مسافر مسئول خسارت ناشی از عدم انطباق مسافر با دستورالعمل‌های گمرکی یا دیگر مراجع اداری نیست.

#### **قسمت دوم**

### **توشه مسافری**

#### **ماده: (۳۶)**

### **اساس مسئولیت**

**بند ۱-** حمل‌کننده مسئول خسارت ناشی از فقدان کلی یا جزئی یا خرابی توشه مسافری بین زمان قبول مسئولیت کریر تا زمان تحویل و نیز تأخیر در تحویل، می‌باشد.

**بند ۲-** حمل‌کننده، در صورتی که فقدان یا تأخیر در تحویل ناشی از خطای مسافر یا ناشی از سفارش مسافر و نه به علت قصور کریر باشد، و یا ناشی از نقص ذاتی توشه مسافر یا ناشی از شرایطی باشد که کریر نتواند از آن اجتناب و از عوqb آن پیشگیری نماید، از این مسئولیت بری می‌باشد.

**بند ۳-** حمل‌کننده، در صورتی که فقدان یا خسارت ناشی از خطرات خاص مرتبط با یک یا چند مورد زیر باشد، از این مسئولیت بری می‌باشد:

a) عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی نامناسب

(b) ماهیت ویژه بار

(c) ارسال کالاهایی که برای حمل و نقل قابل قبول نیستند.

### ماده: (۳۷)

#### مسئولیت اثبات خسارت

**بند ۱-** مسئولیت اثبات اینکه فقدان آسیب یا تأخیر در تحویل، به علت یکی از موارد پیش‌بینی شده در بند ۲، ماده ۳۶، بوده به عهده کریر می‌باشد.

**بند ۲-** هرگاه کریر ثابت کند که فقدان یا آسیب، با توجه به شرایط موجود، می‌توانسته ناشی از یک یا چند خطر خاص پیش‌بینی شده در بند ۳، ماده ۳۶ باشد، فرض می‌شود که چنین بوده است. معذالک فرد ذی‌حق، حق دارد ثابت کند آسیب کلاً یا جزئاً به علت یکی از موارد خطرات مزبور نبوده است.

### ماده: (۳۸)

#### کریرهای متوالی

هرگاه حمل موضوع یک قرارداد واحد توسط چند حمل‌کننده انجام شود، هر کریر با تعهد مسئولیت بار، با رسید بار مسافری یا وسیله نقلیه و رسید حمل، جهت ارسال توشه یا حمل و وسایط نقلیه مطابق با شرایط رسید بار یا رسید حمل، یک طرف قرارداد حمل محسوب می‌گردد و تعهدات ناشی از آن را به عهده می‌گیرد. در چنین موردی، هر کریر ای، مسئول حمل در تمام طول مسیر تا زمان تحویل می‌باشد.

### ماده: (۳۹)

#### کریر جایگزین

**بند ۱-** هرگاه حمل‌کننده به‌طور کلی یا به‌طور جزئی انجام حمل را به حمل‌کننده جایگزین محول نماید اعم از اینکه اختیار مزبور در قرارداد حمل برای حمل‌کننده مزبور به رسمیت شناخته شده باشد یا خیر، حمل‌کننده همچنان ضامن کل حمل خواهد بود.

**بند ۲-** تمام مقررات قواعد یکسان حاضر ناظر بر مسئولیت حمل‌کننده در مورد مسئولیت حمل‌کننده جایگزین نیز برای انجام حمل زیر نظر وی اعمال می‌شود. مواد ۴۸ و ۵۲ در صورتی اعمال می‌شوند که دعوی علیه مستخدمین یا کلیه اشخاص دیگری که حمل‌کننده جایگزین از خدمات آنها برای انجام حمل بهره می‌برد، اقامه شود.

**بند ۳-** هر موافقت‌نامه خاصی که طبق آن حمل‌کننده الزاماتی را متعهد می‌شود که به موجب قواعد یکسان حاضر به عهده او نمی‌باشد یا از حقوقی که توسط قواعد یکسان حاضر به وی اعطاء شده امتناع می‌کند، در

مورد حمل کننده جایگزین، که موارد فوق را صراحتاً و به طور مکتوب پذیرفته باشد، نافذ نیست. اعم از اینکه حمل کننده جایگزین موافقت نامه مزبور را بپذیرد یا نپذیرد، حمل کننده در قبال تعهدات یا امتناع از حق ناشی از موافقت نامه مذکور متعهد می باشد.

**بند ۴-** هر گاه و به اندازه ای که حمل کننده و حمل کننده جایگزین مسئول باشند، مسئولیت آنها فردی و مستقیم می باشد.

**بند ۵-** مبلغ کل غرامت قابل پرداخت توسط حمل کننده و حمل کننده جایگزین، مستخدمین آنها و دیگر اشخاصی که خدمتشان مورد استفاده حمل کننده گان جهت انجام حمل می باشد، نباید از حدود مشخص شده در قواعد یکسان حاضر عدول نماید.

**بند ۶-** این ماده حق اقامه دعوی را که ممکن است بین حمل کننده و حمل کننده جایگزین وجود داشته باشد، خدشه دار نمی سازد.

#### **ماده: (۴۰)**

##### **فرض بر مفقود شدن**

**بند ۱-** فرد ذیحق بدون آنکه نیاز به ارائه مدارک بیشتری باشد، می تواند چنانچه بار دستی وی ططرف مدت ۱۴ روز از زمان درخواست وی طبق بند ۳، ماده ۲۲، جهت دریافت توشه اش به وی تحویل داده نشده یا در اختیار وی قرار نگیرد آن را مفقود تلقی کند.

**بند ۲-** اگر توشه ای که مفقود تلقی شده است طی مدت یکسال بعد از درخواست تحویل پیدا شود، کریر در صورت پیدا کردن نشانی او، باید به شخص ذیحق این امر را اطلاع دهد.

**بند ۳-** طی سی روز بعد از دریافت اطلاعیه موضوع بند ۲، شخص ذیحق می تواند درخواست تحویل توشه اش را بنماید. در این صورت، شخص باید هزینه های مربوط به حمل توشه از محل ارسال به محل تحویل را پرداخت نموده و غرامتی که دریافت نموده پس دهد، در صورت اقتضاء چنانچه هزینه ای در این بین پیش آمده هزینه را کسر نماید. معهداً حقوق شخص جهت ادعای غرامت برای تأخیر در تحویل پیش بینی شده در ماده ۴۳ محفوظ است.

**بند ۴-** اگر توشه پیدا شده طی مهلت پیش بینی شده در بند ۳ اعلام نگردد یا اگر پیدا شدن آن بعد از اعلام درخواست تحویل، بیش از یکسال طول بکشد، کریر می تواند مطابق با قوانین و دستورالعمل های مجرا در محلی که توشه پیدا شده، توشه را در اختیار بگیرد.

#### **ماده: (۴۱)**

##### **غرامت در موارد مفقود شدن توشه**

**بند ۱-** در صورت مفقود شدن کامل یا جزئی توشه مسافری، کریر باید، به غیر از سایر خسارات، به شرح زیر غرامت پرداخت نماید:

(a) در صورتیکه میزان آسیب دیدگی محرز گردد، غرامتی برابر با این میزان، بدون اینکه غرامت مزبور فراتر از ۸۰ واحد شمارش در هر کیلوگرم کسری از توده بار یا ۱۲۰۰ واحد شمارش برای هر توشه نباشد.

(b) میزان آسیب دیدگی محرز نشود، غرامت مورد توافق به میزان ۲۰ واحد شمارش برای هر کیلوگرم کسری از توده بار یا ۳۰۰ واحد شمارش برای هر توشه.

روش پرداخت غرامت، برای هر کیلوگرم کسری یا برای هر توشه، در شرایط کلی حمل تعیین می گردد.

**بند ۲-** بعلاوه کریر باید هزینه حمل توشه و دیگر مبالغ پرداختی در خصوص حمل بار مفقود شده و نیز حقوق گمرکی و سایر حقوقی را که از قبل پرداخت شده مسترد گرداند.

### ماده: (۴۲)

#### غرامت در موارد آسیب دیدگی

**بند ۱-** در صورت آسیب دیدگی توشه مسافری، کریر باید معادل خسارت وارده به توشه، غرامت بپردازد.

**بند ۲-** غرامت نباید از موارد زیر فراتر رود:

(a) اگر تمام توشه مسافر ارزش خود را در اثر آسیب از دست داده باشد، تمامی مبلغی که در صورت ضرر کامل پرداخت می شود.

(b) اگر فقط قسمتی از توشه مسافر در اثر آسیب دیدگی ارزش خود را از دست دهد، مبلغ قابل پرداخت باید با قسمت آسیب دیده برابر باشد.

### ماده: (۴۳)

#### غرامت در موارد تأخیر در تحویل

**بند ۱-** در صورت تأخیر در تحویل توشه مسافر، کریر باید در ازای هر ۲۴ ساعت بعد از زمان درخواستی برای تحویل، ظرف مدت حداکثر چهارده روز در موارد ذیل غرامت بپردازد:

(a) اگر فرد ذیحق، ضرر یا آسیبی که به او وارد شده ثابت نماید، معادل با ضرر یا آسیب تا حداکثر ۰/۸۰ واحد شمارش در هر کیلوگرم وزن ناخالص توشه مسافر یا ۱۴ واحد شمارش برای هر قلم از بار مسافری که دیر تحویل شده،

(b) اگر فرد ذیحق، ضرر یا آسیب وارده را ثابت نکند، آسیب های مورد توافق به میزان ۰/۱۴ واحد شمارش برای هر کیلوگرم از وزن ناخالص توشه مسافر یا ۲/۸۰ واحد شمارش برای هر قلم از بار مسافر که دیر تحویل شود.

شیوه پرداخت غرامت براساس هر کیلوگرم یا هر قلم از بار مسافر، در شرایط کلی حمل تعیین می گردد.



**بند ۲-** در صورت مفقود شدن کامل بار مسافر، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ به آنچه در ماده ۴۱ پیش‌بینی شده، اضافه نمی‌شود.

**بند ۳-** در صورت مفقود شدن جزئی بار مسافر، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ در مورد آن قسمت از بار مسافری که مفقود نشده، پرداخت می‌شود.

**بند ۴-** در صورت آسیب به بار مسافری که ناشی از تأخیر در تحویل نباشد غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ در صورتیکه بجا و مناسب باشد، به آنچه در ماده ۴۲ پیش‌بینی شده، اضافه می‌شود.

**بند ۵-** تمامی غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ با میزان پیش‌بینی شده در مواد ۴۱ و ۴۲ به هیچ عنوان موجب پرداخت غرامتی بیش از غرامت قابل پرداخت در صورت مفقود شدن کلی به بار مسافر نمی‌شود.

## **بخش سوم**

### **وسایط نقلیه**

#### **ماده: (۴۴)**

#### **غرامت در موارد تأخیر**

**بند ۱-** در صورت تأخیر دربارگیری بدلائیل مربوط به کریر یا تأخیر در تحویل یک وسیله نقلیه، هرگاه فرد ذیحق ثابت کند که خسارت ناشی از موارد فوق بوده است کریر باید غرامتی پردازد که میزان آن از هزینه حمل بیشتر نمی‌باشد.

**بند ۲-** در صورت تأخیر دربارگیری بدلائلی که مربوط به کریر باشد، اگر فرد ذیحق از قرارداد حمل منصرف شود، هزینه حمل به او مسترد می‌گردد. بعلاوه هرگاه فرد ذیحق ثابت کند که آسیب ناشی از تأخیر بوده، می‌تواند ادعای غرامتی را نماید که مبلغ آن بیش از هزینه حمل نمی‌باشد.

#### **ماده: (۴۵)**

#### **غرامت در مورد خسارت**

در صورت مفقود شدن کل یا بخشی از وسیله نقلیه، غرامت قابل پرداخت به فرد ذیحق برای آسیب محرز شده، براساس ارزش معمول وسیله نقلیه محاسبه خواهد شد.

این مبلغ فراتر از ۸۰۰۰ واحد شمارش نمی‌باشد. یک تریلر بارگیری شده یا خالی به عنوان وسیله نقلیه جداگانه تلقی می‌شود.

#### **ماده: (۴۶)**

#### **مسئولیت در موارد مربوط به دیگر اشیاء**

**بند ۱-** در مورد اشیاء بجا مانده در داخل وسیله نقلیه یا در جعبه‌ها (مثلاً صندوق بار مسافر یا صندوق وسایل اسکی) که به محکمی در وسیله نقلیه قرار دارند، کریر فقط برای آسیب ناشی از خطای خودش مسئول می‌باشد. غرامت کلی قابل پرداخت از ۱۴۰۰ واحد شمارش فراتر نمی‌رود.

**بند ۲-** در مورد اشیاء نصب شده در بیرون وسیله نقلیه شامل جعبه‌های موضوع بند ۱، کریر فقط در صورتی مسئول است که ثابت شود آسیب ناشی از فعل یا ترک فعلی است که وی عمداً یا سهواً مرتکب شده و علم بر احتمال چنان خسارتی داشته است.

### **ماده: (۴۷)**

### **حقوق قابل اعمال**

پیرو مقررت بخش حاضر، مقررات بخش ۲ مربوط به مسئولیت بار مسافری، در مورد وسایط نقلیه اعمال می‌شود.

## فصل چهارم مقررات مشترک

### ماده: (۴۸)

#### از دست دادن حق تحدید مسئولیت

حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در قواعد یکسان حاضر و نیز مقررات حقوق ملی که غرامت را تا میزان ثابتی محدود می‌کند، اگر ثابت شود که آسیب، ناشی از فعل یا ترک فعل سهوی یا عمدی کریر و با علم احتمال ایجاد چنین آسیبی بوده، اعمال نمی‌شود.

### ماده: (۴۹)

#### تبدیل ارز و بهره

**بند ۱-** هرگاه که محاسبه غرامت تبدیل مبالغ تعریف شده به واحد پولی بیگانه را ایجاب نماید، تبدیل به نرخ روز و مکان پرداخت غرامت انجام می‌شود.

**بند ۲-** فرد ذیحق می‌تواند، بهره غرامت را به میزان ۵ درصد در سال از روز درخواست پیش‌بینی شده در ماده ۵۵ یا اگر چنین مطالبه‌ای انجام نشده باشد، از روز ارائه درخواست به دادگاه درخواست نماید.

**بند ۳-** معذالک، چنانچه روز اقدام برای تعیین میزان غرامت پیش از روز مطالبه یا رایه درخواست به دادگاه باشد، بهره غرامات قابل پرداخت به موجب مواد ۲۷ و ۲۸ فقط از این روز محاسبه می‌گردد.

**بند ۴-** در مورد توشه مسافری، بهره فقط در صورتی قابل پرداخت است که غرامت از ۱۶ واحد شمارش برای هر رسید توشه مسافری فراتر رود.

**بند ۵-** در مورد توشه مسافری، اگر فرد ذیحق، طی مدت مناسبی که برای او تعیین شده، مدارک مستدل لازم برای تسویه قطعی مبلغ مورد مطالبه را به کریر ارائه ندهد، در فاصله بین اقضای زمان تعیین شده تا ارائه اسناد و مدارک مزبور هیچ بهره‌ای تعلق نمی‌گیرد.

### ماده: (۵۰)

#### مسئولیت در موارد حوادث هسته‌ای

هرگاه خسارت وارده ناشی از حادثه هسته‌ای بوده و با اجرای قوانین و دستورالعمل‌های کشور تنظیم کننده مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای، استفاده کننده از تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگر جایگزین وی مسئول خسارت مزبور باشد، حمل کننده از مسئولیتی که به موجب قواعد یکسان حاضر متوجه اوست بری می‌باشد.

### ماده: (۵۱)

## اشخاصی که حمل کننده مسئول عملکرد آنهاست

حمل کننده مسئول کارکنان خود و دیگر اشخاصی است که از خدمات آنها برای انجام حمل استفاده می کند و این امر در صورتی است که کارکنان اشخاص مزبور در حیطة وظایف خود عمل کنند. مدیران زیرساخت راه- آهن که حمل و نقل بر روی زیرساخت مزبور صورت می گیرد به عنوان اشخاصی در نظر گرفته می شوند که کریر از خدمتشان برای انجام حمل استفاده می کند.

ماده: (۵۲)

### دیگر دعاوی

**بند ۱-** در تمام مواردی که قواعد یکسان حاضر اعمال می شوند، هر ادعای حقوقی در خصوص مسئولیت با هر عنوانی، را می توان فقط طبق شرایط و محدودیت های ذکر شده در قواعد یکسان مزبور، علیه کریر اقامه کرد.

**بند ۲-** همین امر در مورد هر ادعای حقوقی که علیه کارکنان یا دیگر اشخاصی که کریر به موجب ماده ۵۱ مسئول عملکرد آنهاست، صادق می باشد.

## عنوان پنجم مسئولیت مسافر

ماده: (۵۳)

### اصول ویژه مسئولیت

مسافر در برابر حمل کننده مسئول خسارتی است که:

(a) ناشی از عدم رعایت تعهدات خود به موجب:

۱- مواد ۱۰، ۱۴، ۲۰،

۲- مقررات ویژه حمل وسایط نقلیه، موضوع " شرایط عمومی حمل " یا،

۳- قواعد مربوط به " حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک توسط راه آهن " (RID)، یا،

(b) به علت اشیاء، یا حیواناتی که با خود آورده، باشد،

مگر آنکه ثابت کند که خسارت به علت وضعیتی باشد که نمی توانسته از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری

نماید، علی رغم این که وی دقت یک مسافر وظیفه شناس را به اثبات برساند. این مقرر مسئولیت حمل کننده را

به موجب بند ۱ مواد ۲۶ و ۳۳ تحت تأثیر قرار نمی دهد.

## عنوان ششم اعمال حقوق

ماده: (۵۴)

### تصدیق آسیب دیدگی یا مفقود شدن بخشی از کالا

**بند ۱-** هرگاه فقدان جزئی یا آسیب دیدگی کالای تحت نظارت کریر (توشه مسافری، وسایط نقلیه) توسط حمل کننده کشف یا محتمل یا توسط ذیحق مشخص گردد، حمل کننده، در صورت امکان، باید بدن تأخیر و در حضور شخص ذیحق، صورت جلسه‌ای تنظیم کند که در آن با توجه به ماهیت آسیب وارده وضعیت کالا و، تا جایی که ممکن است، اهمیت آسیب وارده، علت و زمان رخ دادن آن تصدیق گردد.

**بند ۲-** رونوشت صورت جلسه تصدیق آسیب دیدگی باید به طور رایگان در اختیار ذیحق قرار گیرد.

**بند ۳-** هرگاه ذیحق صورت جلسه را تأیید نکند، می تواند کارشناسی درخواست نماید تا برای تأیید وضعیت توشه یا وسیله نقلیه و همچنین علت و میزان خسارت وارده توسط کارشناس منصوب از طرف طرفین قرارداد حمل یا از طریق قضائی مورد تأیید قرار گیرد. نحوه عمل تابع قوانین و دستورالعمل های کشوری است که تأیید در آنجا انجام می گیرد.

ماده: (۵۵)

### دعاوی

**بند ۱-** دعاوی مربوط به مسئولیت حمل کننده در موارد فوت یا جراحات مسافران باید به صورت مکتوب خطاب به حمل کننده ای باشد که علیه او اقدام حقوقی صورت گرفته است. در مورد حمل و نقل موضوع یک قرارداد واحد که چند حمل کننده آن را اجرا می کنند دعاوی ممکن است خطاب به اولین یا آخرین حمل کننده صورت گیرد همچنین به حمل کننده ای که محل کار اصلی آن یا شعبه یا مؤسسه ای که قرارداد حمل را منعقد نموده در کشوری باشد که مسافر در آنجا محل اقامت داریم یا موقت دارد.

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

**بند ۳-** مدارکی که شخص ذیحق ضمیمه سازی آن را با ادعا نامه مفید می داند، اعم از اصل یا کپی، در صورت اقتضاء به درخواست حمل کننده، باید قانوناً تأیید شوند. با حل و فصل دعوی، حمل کننده می تواند تقاضای بازگرداندن بلیت، رسید توشه مسافر و رسید حمل را نماید.

## ماده: (۵۶)

### حمل کنندگانی که ممکن است علیه آنها اقامه دعوی صورت گیرد

**بند ۱-** اقدام حقوقی مبتنی بر مسئولیت حمل کننده در موارد فوت یا جراحات مسافران فقط علیه حمل کننده‌ای صورت می‌گیرد که طبق بند ۵، ماده ۲۶، مسئول باشد.

**بند ۲-** طبق بند ۴، سایر اقدامات حقوقی مسافران بر مبنای قرارداد حمل منحصراً علیه حمل کننده اول یا حمل کننده‌ای که بخشی از حمل را به عهده داشته که در طی آن عملی که موجب اقدام حقوقی می‌شود واقع شده صورت می‌گیرد.

**بند ۳-** در مواردی که حمل توسط حمل کنندگان جایگزین صورت می‌گیرد، حمل کننده‌ای که توشه مسافری یا وسیله نقلیه را تحویل می‌دهد نام او با رضایت وی در رسید بار مسافر یا در رسید حمل ثبت می‌شود و می‌توان طبق بند ۲، علیه وی اقامه دعوا کرد حتی اگر توشه مسافری یا وسیله نقلیه را دریافت نکرده باشد.

**بند ۴-** اقدام حقوقی، جهت استرداد مبلغ پرداختی، به موجب قرارداد حمل و نقل می‌تواند علیه حمل کننده‌ای که مبلغ مزبور را دریافت کرده یا علیه حمل کننده‌ای که مبلغ مزبور به نفع وی دریافت گردیده صورت گیرد.

**بند ۵-** هرگاه اقدام حقوقی به مثابه دعوی متقابل یا ایراد به رسیدگی قضائی دعوی اصلی مبتنی بر همان قرارداد حمل تلقی شود، می‌توان علیه حمل کننده‌ای غیر از موارد موضوع بندهای ۲ و ۴ اقامه دعوی نمود.

**بند ۶-** تا هر حدی که قواعد یکسان حاضر در مورد کریر جایگزین اعمال گردد، می‌توان علیه وی اقامه دعوی کرد.

**بند ۷-** اگر خواهان حق انتخاب بین چند حمل کننده را داشته باشد، حق انتخاب او به محض آنکه علیه یکی از آنها اقامه شود، از بین می‌رود، همچنین اگر خواهان حق انتخاب بین یک یا چند حمل کننده و یا حمل کننده جایگزین را داشته باشد، این امر صادق است.

## ماده: (۵۷)

### محل رسیدگی

**بند ۱-** اقدامات حقوقی بر مبنای قواعد یکسان حاضر را می‌توان در حوزه‌های قضائی کشورهای عضو که با توافق مشترک بین طرفین قرارداد یا در حوزه‌های قضائی کشور عضوی اقامه نمود که خواننده در قلمرو آن منزل مسکونی یا اقامتگاه معمولی، محل اصلی کار یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده، دارد. در دیگر حوزه‌های قضائی، نمی‌توان اقامه دعوی نمود.

**بند ۲-** هرگاه که دعوی مبنی بر قواعد یکسان حاضر در یک حوزه قضائی ذیصلاح که بنابر بند ۱ ذیصلاح می‌باشد مطرح گردد یا در چنان دعایی رأی حوزه قضائی مزبور اعلام گردد، هیچ دعوی جدیدی بین همان طرف‌های قرارداد به همان دلایل نمی‌تواند اقامه گردد مگر آنکه رأی حوزه قضائی که در آن دعوی اولیه اقامه شده در کشوری که دعوی جدید اقامه شده، اجرا نشده باشد.

## ماده: (۵۸)

### اسقاط حق اقامه دعوی در موارد فوت و جراحات

**بند ۱-** هر گونه حق اقامه دعوی فرد ذیحق مبنی بر مسئولیت حمل کننده در موارد فوت یا جراحات مسافران اسقاط می گردد، اگر فرد ذیحق، بروز حادثه برای مسافر را ظرف مدت ۱۲ ماه از زمان آگاهی از آسیب دیدگی، به یکی از کریرها که طبق بند ۱، ماده ۵۵، درخواست به آنها تسلیم می شود اطلاع ندهد. هرگاه ذیحق حادثه را به طور شفاهی به حمل کننده اطلاع دهد، وی باید گواهی اعلام وصول خبر شفاهی مزبور را صادر نماید.

**بند ۲-** معذالک، در موارد ذیل، حق اقامه دعوی اسقاط نمی شود اگر:

(a) در طی مدت پیش بینی شده در بند ۱، شخص ذیحق درخواستی را به یکی از حمل کنندگان مذکور در بند ۱، ماده ۵۵ ارائه کرده باشد.

(b) در طی مدت تعیین شده در بند ۱، حمل کننده مسئول، از حادثه ای که برای مسافر رخ داده از طریق دیگری اطلاع حاصل نماید،

(ث) - بنا به شرایط که مربوط به ذیحق نمی باشد، حادثه اطلاع داده نشده یا دیر داده شده باشد،

(d) ذیحق ثابت کند که حادثه در اثر کوتاهی حمل کننده رخ داده است.

## ماده: (۵۹)

### اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل بار مسافر

**بند ۱-** پذیرش توشه مسافری توسط ذیحق موجب اسقاط هر گونه حق اقامه، دعوا علیه حمل کننده، ناشی از فقدان جزئی، آسیب دیدگی یا تأخیر در تحویل می گردد.

**بند ۲-** باین وجود حق اقامه دعوی در موارد ذیل اسقاط نمی شود:

(a) در موارد فقدان جزئی یا آسیب دیدگی، اگر:

۱- فقدان یا آسیب دیدگی طبق ماده ۵۴، قبل از قبول بار مسافری توسط ذیحق محرز گردد،

۲- تعیین که طبق ماده ۵۴ باید صورت می گرفته صرفاً به سبب قصور حمل کننده حذف شده باشد،

(b) در موارد آسیبی که ظاهراً مشخص نیست اما وجودش بعد از قبول بار توسط ذیحق محرز گردد، اگر او

۱- بلافاصله بعد از کشف آسیب دیدگی و یا سه روز بعد از قبول بار، طبق ماده ۵۴، درخواست تأیید نماید،

۲- بعلاوه، ثابت کند که آسیب دیدگی بین زمان قبول مسئولیت توسط حمل کننده و زمان تحویل رخ داده

است،



(c) در موارد تأخیر در تحویل، اگر ذیحق، ظرف بیست و یک روز، از حقوق خود علیه یکی از حمل‌کنندگان تعیین شده در بند ۳، ماده ۵۶ دفاع کند،

(d) اگر ذیحق ثابت کند که آسیب‌دیدگی به علت قصور حمل‌کننده رخ داده است.

### ماده: (۶۰)

#### اسقاط حق اقامه دعوی ناشی از حمل بار مسافر

**بند ۱-** مدت زمان محدودیت اقامه دعوی غرامت مبتنی بر مسئولیت کریر در موارد فوت یا جراحات به مسافران به شرح ذیل می‌باشد:

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

(b) در مورد سایر ذوالحقوق، سه سال از روز بعد از زمان مرگ مسافر، بدون آنکه مهلت مزبور از روز بعد از وقوع حادثه از ۵ سال فراتر رود.

**بند ۲-** مدت زمان محدودیت اقامه دعوی برای دیگر دعاوی ناشی از قرارداد حمل، یکسال می‌باشد. معهذاً، مدت زمان محدودیت اقامه دعوی دو سال می‌باشد، در صورتی که اقامه دعوی به دلیل آسیبی ناشی از فعل یا ترک فعل باشد، چه به صورت عمدی یا سهوی و یا علم باینکه احتمالاً چنین آسیبی امکان بروز خواهد داشت.

**بند ۳-** مدت زمان محدودیت اقامه دعوی پیش‌بینی شده در بند ۲، از مهلت‌های مذکور جاری می‌شود.

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

(b) برای غرامت بابت مفقود شدن بخشی از کالا، آسیب‌دیدگی کالا یا تأخیر در تحویل: از روز تحویل کالا،

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

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

**بند ۴-** در مواردی که اقامه دعوا طبق ماده ۵۵ همراه با مدارک مستدل لازم صورت می‌گیرد، مدت زمان محدودیت اقامه دعوی تا روزیکه حمل‌کننده اقامه دعوی را به صورت مکتوب رد نموده و مدارک ضمیمه آن را مسترد کند، به حالت تعلیق در می‌آید. اگر بخشی از دعوی پذیرفته گردد، مدت زمان درخصوص بخش مورد اختلاف، جریان می‌یابد. مسئولیت اثبات دریافت دعوی یا پاسخ به استرداد مدارک به عهده طرفی است که آغازگر این امر می‌باشد. مدت زمان محدودیت توسط دعوی بعدی که دارای همان موضوع هستند، معلق نمی‌ماند.

**بند ۵-** حق اقامه دعوی که ممانعت زمانی دارد، حتی از طریق دعوی متقابل یا ایراد نیز دیگر قابل اعمال نیست.

**بند ۶-** به علاوه، تعلیق و انقطاع مرور زمان توسط قانون ملی تنظیم می‌شود.

## عنوان هفتم روابط بین حمل کنندگان

### ماده: (۶۱)

#### تقسیم هزینه حمل

**بند ۱-** هر حمل کننده که هزینه حمل را دریافت کرده یا آنرا دریافت کند، موظف است سهم مربوطه هر یک از حمل کنندگان ذینفع را بپردازد. شیوه‌های پرداخت از طریق توافق بین حمل کنندگان مشخص می‌گردد.

**بند ۲-** بند ۳، ماده ۶، بند ۳، ماده ۱۶ و ماده ۲۵ در مورد روابط بین حمل کنندگان جایگزین نیز اعمال می‌گردند.

### ماده: (۶۲)

#### حق اقامه دعوی

**بند ۱-** حمل کننده‌ای که غرامت را به موجب قواعد یکسان حاضر پرداخته است حق اقامه دعوا علیه حمل کنندگانی که طبق مقررات زیر در حمل، شرکت داشته‌اند را دارد.

(a) حمل کننده‌ای که موجب آسیب شده به تنهایی مسئول آن می‌باشد،

(b) هرگاه چندین حمل کننده موجب آسیب شوند هر یک از آنها پاسخگوی خسارتی است که موجب شده، اگر تشخیص این مسأله غیر ممکن باشد، مبلغ غرامت طبق بند پ بین آنها تقسیم می‌گردد،

(c) اگر نتوان ثابت نمود که کدامیک از حمل کنندگان باعث آسیب دیدگی شده است، غرامت بین تمام حمل کنندگانی که در حمل شرکت داشته‌اند، به جز حمل کنندگانی که ثابت کنند که آسیب به توسط آنها شکل نگرفته است تقسیم می‌شود، تقسیم غرامت با توجه به نسبت سهم هر یک از حمل کنندگان از مبلغ حمل می‌باشد.

**بند ۲-** در صورت عدم استطاعت پرداخت یکی از حمل کنندگان، سهم پرداخت نشده او بین دیگر حمل کنندگان که در حمل، شرکت داشته‌اند، به نسبت سهم آنها در هزینه حمل تقسیم می‌شود.

### ماده: (۶۳)

#### آیین اقامه دعوی

**بند ۱-** هرگاه غرامت در محاکم قضائی تعیین شده باشد و حمل کننده‌ای که علیه وی اقامه دعوا و وی قانوناً احضار شده در جریان دعوا دخیل باشد، مشروعیت مبلغ پرداختی از سوی حمل کننده‌ای که به موجب ماده ۶۲ اقامه دعوا می‌کند توسط حمل کننده‌ای که علیه او اقامه دعوا شده، مورد اعتراض قرار نمی‌گیرد. قاضی دعوی اصلی مهلت مجاز برای ابلاغ احضاریه و مداخله در دعوا را تعیین می‌نماید.

**بند ۲-** حمل کننده‌ای که حق خود را مبنی بر اقامه دعوا اعمال می‌نماید باید ادعای خود را در یک مجموعه اقدامات قضائی علیه تمام حمل کنندگانی که نتوانسته با آنها به توافق برسد تنظیم کند، در صورتی که حق اقامه دعوی خود را علیه کسانی که دادخواهی ننموده از دست می‌دهد.

**بند ۳-** قاضی تصمیم خود را باید در یک حکم واحد نسبت به تمام دعاوی مطروحه، اعلام کند.

**بند ۴-** حمل کننده‌ای که خواستار اعمال حق اقامه دعوا می‌باشد باید ادعای خود را در حوزه‌های قضائی کشوری مطرح کند که محل کار یکی از حمل کنندگان دخیل در حمل و نقل یا شعبه یا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل را منعقد نموده در قلمرو آن کشور قرار داشته باشد.

**بند ۵-** هنگامی که دعوی باید علیه چند حمل کننده اقامه شود، حمل کننده‌ای که حق اقامه دعوا را اعمال می‌-

کند می‌تواند حوزه‌های قضائی ذیصلاح طبق بند ۴ را که در آنجا دعاوی خود را مطرح می‌کند انتخاب نماید.

**بند ۶-** حق اقامه دعوی نمی‌تواند با مجموع اقدامات قضائی مربوط به درخواست غرامت که توسط ذیحق طبق قرارداد حمل اقامه شده، یکی گردد.

#### **ماده: (۶۴)**

#### **موافقت‌نامه‌های مربوطه به حق اقامه دعوی**

حمل کنندگان می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی را به امضاء برسانند که از مواد ۶۱ و ۶۲ تخطی می‌کنند.

## قواعد یکسان مربوط به حمل و نقل بین‌المللی

### کالا با راه‌آهن

### ( CIM - ضمیمه B کنوانسیون )

### عنوان اول

### کلیات

#### ماده: (۱)

#### حیطه فعالیت

**بند ۱) -** قواعد یکسان حاضر در مورد هر گونه قرارداد حمل کالا با راه‌آهن در قبال پرداخت هزینه اعمال می‌شود در حالی که محل بارگیری کالا و محل پیش‌بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد، این امر ارتباطی با مکان کار و ملیت طرفین قرارداد حمل ندارد.

**بند ۲) -** قواعد یکسان حاضر همچنین در مورد قراردادهای حمل کالا با راه‌آهن در قبال پرداخت هزینه اعمال می‌گردد در حالی که محل بارگیری کالا و محل پیش‌بینی شده برای تحویل در دو کشور مختلف باشد و حداقل یکی از آنها کشور عضو بوده و طرفین توافق دارند که قرارداد تابع قواعد یکسان مزبور باشد.

**بند ۳) -** هرگاه حمل و نقل بین‌المللی تحت یک قرارداد واحد، برای تکمیل حمل و نقل ریلی فرامرزی، شامل حمل و نقل از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو باشد، قواعد یکسان حاضر اعمال می‌شود.

**بند ۴) -** هرگاه حمل و نقل بین‌المللی تحت یک قرارداد واحد حمل جهت تکمیل حمل و نقل ریلی شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی گردد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در خطوط مندرج در فهرست خطوط پیش‌بینی شده در بند ۱، ماده ۲۴ کنوانسیون انجام شود، قواعد یکسان حاضر اعمال می‌شود.

**بند ۵) -** قواعد یکسان حاضر در مورد حمل و نقل بین ایستگاه‌های واقع در محدوده کشورهای همسایه اعمال نمی‌شود، این در حالی است که زیربنای این ایستگاه‌ها توسط یک یا چند مدیر زیربنایی که فقط به یکی از کشورها تعلق دارند، اداره شود.

**بند ۶) -** هر کشوری که طرف قرارداد کنوانسیون مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه‌آهن مشابه قواعد یکسان حاضر باشد می‌تواند با درخواست الحاق به کنوانسیون، اعلام کند که قواعد یکسان مزبور را فقط در

مورد حمل و نقلی که روی زیربنای راه آهن مستقر در قلمرو و خود انجام می گیرد، اعمال نماید. لازم است تا این بخش از زیربنای راه آهن دقیقاً تعریف شده و به زیربنای راه آهن یک کشور عضو متصل باشد. هرگاه کشوری اظهاریه فوق الذکر را صادر کند، قواعد یکسان مزبور به شرطی اعمال می شوند که:

الف)- محل تحوی گرفتن کالا یا محل تحویل دادن کالا و نیز مسیر پیش‌بینی شده در قرارداد حمل، روی زیر بنای مشخص، واقع شده باشد یا

ب)- زیربنای مشخص شده، زیربنای دو کشور عضو را بهم متصل ساخته و در قرارداد حمل به عنوان مسیر حمل ترانزیت در نظر گرفته شده باشد.

**بند ۷) -** دولتی که طبق بند ۶ حق شرط اعلام کرده، می تواند با اعلان به امین اسناد و مدارک در هر زمان از آن انصراف دهد. این انصراف یک ماه پس از روزی که امین اسناد و مدارک آن را به کشورهای عضو اعلام نموده، نافذ می شود. هرگاه مرحله نخست کنوانسیون موضوع بند ۶، برای کشور مورد نظر قابل اجرا نباشد، اظهاریه مزبور برای آن کشور فاقد اعتبار می شود.

## ماده: (۲)

### دستورالعمل‌های حقوق عمومی

حمل و نقلی که قواعد یکسان حاضر در مورد آن اعمال می شود، تابع دستورالعمل‌های حقوق عمومی به ویژه دستورالعمل‌های مربوط به حمل کالاهای خطرناک، و همچنین دستورالعمل‌های حقوق گمرکی و دستورالعمل‌های مربوط به حمایت از حیوانات می باشد.

## ماده: (۳)

### تعاریف

در قواعد یکسان حاضر:

الف)- "کاریر" یعنی کاریر قراردادی که ارسال کننده به موجب این قواعد یکسان با وی قرارداد حمل منعقد نموده باشد، یا کاریر متوالی که بر مبنای این قرارداد مسئول می باشد،

ب)- "کاریر جانشین" یعنی کاریری که با ارسال کننده قرارداد حمل منعقد نکرده، اما کاریر موضوع قسمت الف) اجرای کل یا بخشی از حمل و نقل ریلی را به وی واگذار نموده است،

پ)- "شرایط کلی حمل" یعنی شرایط کاریر به شکل شرایط کلی یا تعرفه‌هایی که قانوناً در هر کشور عضو لازم‌الاجرا است و با انعقاد قرارداد حمل جزء لاینفک آن می شود.

ت)- "واحد حمل و نقل ترکیبی" یعنی کانتینر، بدنه متحرک، نیمه یدک کش یا سایر واحدهای بارگیری مشابه مورد بهره‌برداری در حمل و نقل ترکیبی.

#### ماده: (۴)

##### تخطی

**بند ۱) -** دولت‌های عضو می‌توانند برای تخطی از قواعد یکسان حاضر در مورد حمل و نقلی که منحصراً بین دو ایستگاه در یکی از دو سوی مرز صورت می‌گیرد و ایستگاه دیگری مابین آنها نمی‌باشد، موافقت‌نامه منعقد نمایند.

**بند ۲) -** در مورد حمل و نقلی که بین دو کشور عضو با عبور از کشوری که کشور عضو محسوب نمی‌گردد انجام می‌گیرد، دولت‌های مربوطه می‌توانند موافقت‌نامه‌هایی منعقد نمایند که از قواعد یکسان حاضر تخطی کند.

**بند ۲) -** موافقت‌نامه‌های موضوع بندهای ۱ و ۲ و نیز لازم‌الاجرا شدن آنها به اطلاع سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن رسانده خواهند شد. دبیرکل سازمان، کشورهای عضو و مراجع ذینفع را از این موارد آگاه می‌سازد.

#### ماده: (۵)

##### قانون لازم‌الاجرا

هرگونه مفادی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از قواعد یکسان حاضر تخطی کند، جز در مواردی که به گونه دیگری در قواعد یکسان آورده شده باشد، بی‌اعتبار است و نافذ نمی‌باشد. فسخ این مفاد فسخ سایر مقررات قرارداد حمل را به دنبال ندارد. معذالک، یک کاریر می‌تواند مسئولیت بیش‌تر و تعهدات سنگین تری را نسبت به آنچه در قواعد یکسان حاضر مقرر شده است به عهده گیرد.

#### عنوان دوم

##### انعقاد و اجرای قرارداد حمل

#### ماده: (۶)

##### قرارداد حمل

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

**بند ۲) -** باید قرارداد حمل بواسطه یادداشت حمل که با مدل یکسان تطابق دارد تأیید شود. معذالک خلاف قاعده بودن، نبود و یا مفقود شدن یادداشت حمل بر وجود یا اعتبار قرارداد که تابع مقررات قواعد یکسان حاضر می‌باشد، تأثیر نمی‌گذارد.

**بند ۳) -** ارسال کننده و کاریر یادداشت حمل را امضاء می‌کنند. می‌توان به جای امضاء از تمبر، یا دستگاه ثبت یا هر روش مناسب دیگری استفاده نمود.

**بند ۴) -** کاریر باید دریافت کالا را بر روی رونوشت یادداشت حمل به روش مناسب گواهی کرده و رونوشت را به ارسال کننده بار تحویل دهد.

**بند ۵) -** یادداشت حمل، اعتبار بارنامه (B/L) را ندارد.

**بند ۶) -** برای هر محموله باید یک یادداشت حمل تنظیم شود. در صورت عدم توافق مابین ارسال کننده و کاریر محموله، یک یادداشت حمل می‌تواند فقط به بار یک واگن مربوط شود.

**بند ۷) -** در موارد انجام حمل در قلمرو گمرکی جامعه اروپا یا در قلمرویی که روند ترانزیت مشترک در آن اجرا می‌شود، باید هر محموله یک یادداشت حمل داشته باشد که الزامات ماده ۷ را مرتفع می‌سازد.

**بند ۸) -** اتحادیه‌های بین‌المللی حمل‌کنندگان (کاریرها) باید با توافق اتحادیه‌های بین‌المللی مشتریان و هر نهادهای ذیصلاح در امور گمرکی در کشورهای عضو و هر سازمان متولف اقتصاد منطقه‌ای بین‌الدولی ذیصلاح در اتخاذ قانون گمرکی خود، یادداشت‌های حمل یکسانی را تنظیم کنند.

**بند ۹) -** یادداشت حمل و رونوشت آن را می‌توان به صورت فرم ثبت الکترونیکی داده‌ها قابل تبدیل به حروف نوشتاری خوانا تنظیم نمود. به لحاظ کاربردی روش‌های مورد استفاده برای ثبت و پردازش داده‌ها، به خصوص در موارد ارزش سندی یادداشت حمل تنظیمی با داده‌های مزبور، باید یکسان باشد.

**ماده: (۷)**

### **مفاد یادداشت حمل**

**بند ۱) -** یادداشت حمل باید حاوی مشخصه‌های زیر باشد:

الف) - محل و روز تنظیم آن،

ب) - نام و آدرس ارسال کننده بار،

ب)- نام و آدرس کاریری که قرارداد حمل را منعقد نموده است،

ت)- نام و آدرس کسی که محموله عملاً به وی تحویل داده شده، چنانچه وی کاریر موضوع بند پ) نباشد،

ث)- محل و روز پذیرش بار برای حمل،

ج)- محل تحویل،

چ)- نام و آدرس گیرنده بار،

ح)- توصیف نوع کالا، روش بسته بندی و در صورت حمل کالای خطرناک توصیف کالا طبق موارد مندرج در مقررات حمل بین‌المللی کالای خطرناک با راه آهن (RID)،

خ)- تعداد بسته‌ها، علایم و ارقام مخصوص و لازم برای شناسائی خرده بارها،

د)- شماره واگن‌ها در صورت حمل به صورت بار واگن در بست،

ذ)- شماره وسیله نقلیه ریلی که با چرخ‌های خود حرکت می‌کند، البته چنانچه خود به عنوان کالا حمل شود.

ر)- بعلاوه در مورد واحدهای حمل و نقل ترکیبی، طبقه‌بندی، شماره و سایر مشخصه‌های ضروری برای تعیین هویت کالا،

ز)- وزن ناخالص یا کمیت کالای توصیف شده به طریق دیگر،

ژ)- فهرست مشروح اسناد مورد نیاز گمرک یا سایر مراجع اداری منضم به یادداشت حمل یا در اختیار حمل - کننده در دفاتر مرجعی که قانوناً مشخص شده یا نهادی که در قرارداد تعیین گردیده است،

س)- هزینه‌های حمل (هزینه حمل کالا، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرکی و سایر هزینه‌های ناشی از انعقاد قرارداد یا زمان تحویل) تا جایی که پرداخت آنها به عهده گیرنده بار می‌باشد یا هر مورد دیگری دال بر اینکه هزینه‌ها به عهده گیرنده بار است،

ش)- بیان اینکه حمل علی‌رغم بندهای مغایر، تابع قواعد یکسان حاضر می‌باشد.

**بند ۲) -** علاوه براین، در صورت اقتضاء یادداشت حمل باید حاوی مشخصه‌های زیر باشد:

الف)- در صورت حمل توسط چند کاریر متوالی، کاریری که بایستی کالا را تحویل دهد در صورتی که وی موافقت خود را دال بر ثبت مشخصات در یادداشت حمل اعلام کرده باشد،



ب)- هزینه‌هایی که ارسال کننده بار تقبل کرده است،

پ)- میزان مبلغ نقدی به هنگام دریافت کالا،

ت)- اظهار ارزش کالا و میزان مشخص کننده بهره خاص هنگام تحویل کالا،

ث)- مدت زمان حمل توافق شده،

ج)- مسیر مورد توافق،

چ)- فهرست اسنادی که در قسمت ژ) بند ۱، ذکر نگریده و به کاریر واگذار شده،

ح)- اطلاعات تنظیم شده توسط ارسال کننده بار در خصوص تعداد و مشخصه مهر و موم‌های الصاق شده روی واگن‌ها،

**بند ۳) -** طرف‌های قرارداد می‌توانند هر مشخصه دیگری را که بنظرشان مفید می‌رسد در یادداشت حمل وارد کنند.

#### ماده: (۸)

### مسئولیت در قبال وارد کردن مشخصات در یادداشت حمل

**بند ۱) -** ارسال کننده مسئول کلیه هزینه‌ها، مفقود شدن یا آسیب ایجاد شده از سوی کاریر ناشی از دلایل ذیل می‌باشد:

الف)- اطلاعات وارد شده در یادداشت حمل خلاف قاعده، نادرست یا ناقص بوده یا در محلی غیر از محل مخصوص ثبت شده باشد، یا

ب)- عدم ثبت موارد الزامی RID توسط ارسال کننده بار.

**بند ۲) -** چنانچه بنا به درخواست ارسال کننده بار، کاریر اطلاعاتی را در یادداشت حمل قید کند، وی از طرف ارسال کننده بار مکلف به آن خواهد بود مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

**بند ۳) -** چنانچه یادداشت حمل حاوی نکات مندرج در قسمت ش)، بند ۱، ماده ۷ نباشد، حمل کننده مسئول تمامی هزینه‌ها، مفقود شدن یا آسیب وارده در اثر قصور مزبور به فرد ذیحق می‌باشد.

## ماده: (۹)

### کالاهای خطرناک

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

## ماده: (۱۰)

### پرداخت هزینه‌ها

**بند ۱) -** هزینه‌ها (از جمله هزینه حمل، هزینه‌های فرعی، عوارض گمرک و سایر هزینه‌های متحمل از زمان عقد قرارداد تا زمان تحویل) باید توسط ارسال کننده پرداخت شود مگر آنکه به گونه‌ای دیگر بین ارسال کننده و حمل کننده توافق شده باشد.

**بند ۲) -** هرگاه به موجب توافق بین ارسال کننده و حمل کننده، پرداخت هزینه‌ها به عهده گیرنده بار بوده و وی یادداشت حمل را در اختیار نداشته و طبق بند ۳ ماده ۱۷ حقوق خود را اعمال، و طبق ماده ۱۸، قرارداد حمل را اصلاح نکرده باشد، ارسال کننده مسئول پرداخت هزینه‌ها می باشد.

## ماده: (۱۱)

### بازرسی

**بند ۱) -** حمل کننده محق است تا در هر زمانی بررسی کند که آیا شرایط حمل رعایت شده و محموله ارسالی با مفاد یادداشت حمل که ارسال کننده تنظیم نموده تطابق دارد. هرگاه بررسی به محتوای محموله مربوط باشد، باید این کار حتی الامکان در حضور فرد ذیحق انجام گیرد و در مواردی که این امر غیر ممکن باشد، کاریر دو شاهد بی طرف را فرا خواند، مگر آنکه قوانین و مقررات کشوری که در آنجا بازرسی صورت می گیرد به گونه‌ای دیگر باشد.

**بند ۲) -** چنانچه محموله با نکات مندرج در یادداشت حمل تطابق نداشته باشد یا در صورت عدم رعایت مقررات حمل کالا طبق شرایط توافق شده، نتایج بازرسی باید در کپی یادداشت حمل که همراه بار است و نیز در رونوشت یادداشت حمل، چنانچه هنوز نزد کاریر می باشد، وارد شود. در این صورت و چنانچه هزینه‌های بازرسی همان موقع پرداخت نگردند به هزینه حمل کالا اضافه می گردند.

**بند ۳) -** هرگاه ارسال کننده، محموله را بارگیری کند حق دارد از حمل کننده بخواهد تا وضعیت کالا، بسته بندی و صحت مندرجات یادداشت حمل را از لحاظ تعداد بسته‌ها، علامات و شماره‌های آنها و نیز وزن ناخالص بار یا کمیت آنها بررسی نماید. حمل کننده تنها در صورتی که ابزار مناسب را در اختیار داشته باشد مجبور به انجام بازرسی خواهد بود. حمل کننده می‌تواند پرداخت هزینه بازرسی را مطالبه نماید. نتیجه بازرسی در یادداشت حمل قید خواهد شد.

#### **ماده: (۱۲)**

### **ارزش سندی یادداشت حمل**

**بند ۱) -** یادداشت حمل مدرک مؤید انعقاد و قرارداد شرایط حمل و تقبل کالا از سوی کاربر می‌باشد.

**بند ۲) -** هرگاه حمل کننده محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، یادداشت حمل، مدرک مؤید وضعیت کالا و بسته‌بندی مندرج در یادداشت حمل، یا در صورت عدم چنین مشخصاتی، وضعیت مناسب ظاهری کالا هنگام تقبل مسئولیت از سوی حمل کننده و صحت مندرجات یادداشت حمل در خصوص تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آنها و نیز وزن ناخالص کالا و کمیت آنها می‌باشد.

**بند ۳) -** هرگاه ارسال کننده محموله‌ها را بارگیری کرده باشد، یادداشت حمل، سند مؤید وضعیت کالا و بسته‌بندی مندرج در یادداشت حمل، یا در صورت عدم چنین مشخصاتی، وضعیت مناسب ظاهری کالا و صحت مندرجات موضوع بند ۲ می‌باشد این مندرجات منحصراً در موردی درج می‌شود که حمل کننده کالاها را بازرسی کرده و نتیجه مثبت بازرسی خود را در یادداشت حمل ثبت کرده باشد.

**بند ۴) -** معذک، در موردی که حق شرط مستدلی در یادداشت حمل ذکر شده باشد، یادداشت حمل سند مؤید نمی‌باشد. یک دلیل حق شرط می‌تواند این باشد که حمل کننده ابزار مناسب را برای بررسی اینکه آیا محموله با مندرجات یادداشت حمل مطابقت دارد در اختیار نداشته باشد.

#### **ماده: (۱۳)**

### **بارگیری و تخلیه بار**

**بند ۱) -** ارسال کننده و حمل کننده در مورد اینکه مسئولیت بارگیری و تخلیه بار به عهده کیست با هم به توافق می‌رسند. در صورت عدم توافق بارگیری و تخلیه بار بسته‌ها به عهده حمل کننده می‌باشد، در حالی که بارگیری بار واگن درست به عهده ارسال کننده می‌باشد و تخلیه بار پس از تحویل به عهده گیرنده بار است.

**بند ۲) -** ارسال کننده مسئول پیامدهای ناشی از بارگیری غلطی است که وی انجام داده و به ویژه بایستی مفقودی یا آسیب وارده به کاربر را جبران نماید. اثبات بارگیری نادرست به عهده حمل کننده می‌باشد.

## ماده: (۱۴)

### بسته‌بندی

ارسال‌کننده بار در مورد تمامی آسیب‌ها و مفقود شدن‌ها و هزینه‌های ناشی از فقدان یا نقص در بسته‌بندی کالا در قبال حمل‌کننده مسئول می‌باشد، مگر اینکه در زمان پذیرش کالا، نقص آشکار و حمل‌کننده از آن آگاه بوده و هیچ شرطی در مورد آن لحاظ نکرده باشد.

## ماده: (۱۵)

### انجام تشریفات اداری

**بند ۱) -** در راستای انجام تشریفات مورد نیاز مسئولین گمرک یا سایر مسئولین اداری، ارسال‌کننده بار باید پیش از تحویل کالا، اسناد ضروری را ضمیمه یادداشت حمل کرده یا در اختیار حمل‌کننده قرار دهد و تمام اطلاعات مورد درخواست را برای وی تهیه نماید.

**بند ۲) -** حمل‌کننده موظف نیست که صحت و کافی بودن این اسناد و اطلاعات را بررسی نماید. ارسال‌کننده، در مورد هر گونه آسیب ناشی از فقدان یا ناکافی بودن یا بی‌قاعده بودن مدارک و اطلاعات مزبور در قبال حمل‌کننده مسئول می‌باشد، مگر اینکه قصور از طرف حمل‌کننده بوده باشد.

**بند ۳) -** حمل‌کننده مسئول پیامدهای ناشی از فقدان یا استفاده نادرست از اسناد ضمیمه مندرج در یادداشت حمل یا اسنادی که به وی سپرده شده می‌باشد، مگر اینکه فقدان یا آسیب یا خسارت ناشی از استفاده نادرست از اسناد مزبور به علت وضعیتی باشد که حمل‌کننده نتواند از آن اجتناب و از عواقب آن پیشگیری کند. معهدا غرامت پرداختی از میزان در نظر گرفته شده برای مفقود شدن کالا، نباید فراتر برود.

**بند ۴) -** ارسال‌کننده با ذکر در یادداشت حمل و یا گیرنده بار طبق بند ۳ از ماده ۱۸، می‌تواند موارد ذیل را مطالبه نماید:

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

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

پ)- پرداخت عوارض گمرکی یا سایر هزینه ها، هرگاه وی یا نماینده اش در انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری حضور داشته باشند یا آنرا انجام دهند، تا جائیکه قوانین و مقررات کشوری که تشریفات مزبور در آنجا انجام می شود اجازه می دهد.

در این موارد نه ارسال کننده نه تحویل گیرنده بار که حق واگذاری دارد و نه نماینده آنها نمی توانند کالا را در اختیار گیرند.

**بند ۵) -** اگر ارسال کننده بار برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری، محلی را مشخص کرده باشد که در آن به جهت قوانین رایج امکان انجام چنین تشریفات و وجود نداشته باشد و یا اگر روش دیگری را مقرر کرده باشد که قابل اجرا نباشد، حمل کننده به گونه ای عمل می نماید که به نظر وی مطلوبترین شیوه به نفع ذیحقی بوده و ارسال کننده را از اقدامات مأخوذه مطلع می گرداند.

**بند ۶) -** اگر ارسال کننده بار مسئولیت پرداخت عوارض گمرکی را پذیرفته باشد، حمل کننده این انتخاب را خواهد داشت که تشریفات گمرکی را در طول مسیر یا در مقصد انجام دهد.

**بند ۷) -** اگر تحویل گیرنده بار در مدت پیش بینی شده طبق دستورالعمل های لازم الاجرا یادداشت حمل را در مقصد در اختیار نداشته باشد، در این صورت حمل کننده می تواند طبق بند ۵ اقدام نماید.

**بند ۸) -** ارسال کننده باید با دستورالعمل های گمرک یا سایر مسئولین اداری در خصوص بسته بندی و لفاف کردن کالاها، منطبق باشد. اگر ارسال کننده کالاها را طبق این مقررات بسته بندی و لفاف ننموده باشد، حمل کننده محق است که این کار را انجام دهد، هزینه های ناشی از این امر به هزینه کالا اضافه می گردد.

## ماده: (۱۶)

### مدت زمان حمل

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

**بند ۲) -** طبق بندهای ۳ تا ۴ حداکثر زمان حمل به شرح زیر می باشد:

الف)- برای بار واگن درست

- زمان ارسال ۱۲ ساعت

- زمان حمل، برای هر ۴۰۰ کیلومتر یا قسمت تفکیک ناپذیر ۲۴ ساعت

ب)- برای ارسال خرده بار

- زمان ارسال ۲۴ ساعت

- زمان حمل، برای هر ۲۰۰ کیلومتر یا قسمت تفکیک ناپذیر ۱۲ ساعت

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

**بند ۳) -** حمل کننده می تواند در موارد ذیل مدت زمانهای اضافی حمل را برای یک دوره معین شده تعیین نماید:

الف)- ارسال از طریق:

خطوطی با عرض خط متفاوت،

راههای دریایی یا کشتیرانی داخلی،

جاده، در صورت عدم وجود راههای ارتباطی ریلی،

ب)- شرایط استثنائی که منجر به افزایش غیرعادی ترافیک یا مشکلات استثنائی در بهره برداری می شوند.

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

**بند ۴) -** زمان حمل با تقبل کالا آغاز می شود، مدت زمان حمل بابت زمان توقفی که قصوری بابت آن متوجه

کاربر نخواهد بود افزایش می یابد. یکشنبه ها و روزهای تعطیل رسمی جزء زمان حمل به حساب نمی آیند.

**ماده: (۱۷)**

**تحویل**

**بند ۱) -** حمل کننده باید یادداشت حمل و کالا را در محل پیش بینی شده برای تحویل، در قبال پرداخت هزینه‌ها طبق قرارداد حمل، به تحویل گیرنده تحویل دهد.

**بند ۲) -** هرگاه موارد ذیل طبق دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا در مقصد صورت گرفته شده باشد، در حکم تحویل کالا به گیرنده بار می‌باشد:

الف) - تحویل کالا به مسئولین گمرک یا به مسئولین حقوقی گمرک در محل یا در انبارهای آنها، هرگاه اماکن مزبور تحت نظارت حمل کننده نباشند.

ب) - سپردن کالا جهت ذخیره‌سازی به حمل کننده به یک کارگزار فورواردر کننده یا به یک انبار عمومی.

**بند ۳) -** پس از ورود کالا به محل تحویل، گیرنده می‌تواند از حمل کننده یادداشت حمل و کالا را مطالبه نماید. اگر مفقود شدن کالا محرز گردد، یا کالا در زمان انقضای مهلت پیش بینی شده در بند ۱ از ماده ۲۹ نرسد، تحویل گیرنده می‌تواند از طرف خود و علیه حمل کننده، حقوق خود ناشی از قرارداد حمل را احراز نماید.

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

**بند ۵) -** در سایر موارد، تحویل کالا طبق دستورالعمل‌های اجرایی در مقصد صورت می‌گیرد.

**بند ۶) -** اگر کالا بدون وصول قبلی هزینه‌های تحویل کالا، تحویل داده شده باشد، حمل کننده موظف می‌باشد میزانی را تا مبلغ هزینه‌ی تحویل کالا به ارسال کننده پرداخت نماید بدون آنکه با حق رجوع خود موجب تضییع حق تحویل گیرنده شود.

## ماده: (۱۸)

### حق واگذاری کالا

**بند ۱) -** ارسال کننده این حق را دارد که کالا را واگذار کرده و قرارداد حمل و نقل را در مراتب بعدی اصلاح کند. به ویژه او می‌تواند درخواست نماید که حمل کننده:

الف) - حمل کالا را ادامه ندهد،

(ب) - تحویل کالا را به تأخیر اندازد،

(پ) - کالا را به تحویل گیرنده‌ای غیر از کسی که در یادداشت حمل قید شده، تحویل دهد،

(ت) - کالا را در محلی غیر از جایی که در یادداشت حمل قید شده، تحویل دهد.

**بند ۲) -** حق تغییر قرارداد حمل توسط ارسال کننده بار علی‌رغم اینکه وی کپی یادداشت حمل را در اختیار دارد، از بین می‌رود در مواردی که تحویل گیرنده:

الف) - یادداشت حمل را در اختیار گرفته باشد،

(ب) - کالا را پذیرفته باشد،

(پ) - حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷ احراز کرده باشد،

(ت) - طبق بند ۳ محق به دادن دستور باشد، که از این لحظه به بعد حمل کننده باید خود را با دستورات و دستورات عمل‌های تحویل گیرنده هماهنگ کند.

**بند ۳) -** تحویل گیرنده محق است از زمان تدوین یادداشت حمل، قرارداد حمل را تغییر دهد، مگر آنکه ارسال کننده خلاف آن را در یادداشت حمل مزبور قید کرده باشد.

**بند ۴) -** حق تحویل گیرنده مبنی بر اصلاح قرارداد حمل از بین می‌رود هرگاه او:

الف) - یادداشت حمل را در تصرف گرفته باشد،

(ب) - کالا را پذیرفته باشد،

(پ) - طبق بند ۳ از ماده ۱۷ حقوق خود را احراز کرده باشد،

(ت) - طبق بند ۵ دستور العمل‌های تحویل کالا را به شخص ثالث داده باشد و مشارالیه نیز حقوق خود را طبق بند ۳ از ماده ۱۷، احراز نموده باشد.

**بند ۵) -** اگر تحویل گیرنده دستور داده باشد که کالا به شخص ثالثی تحویل داده شود، مشارالیه حق ندارد قرارداد حمل را تغییر دهد.

**ماده: (۱۹)**

**اعمال حق واگذاری کالا**



**بند ۱) -** هرگاه ارسال کننده یا، طبق بند ۳ از ماده ۱۸، تحویل گیرنده بخواهد قرارداد حمل را در مراتب بعدی تغییر دهد، باید رونوشت یادداشت حمل را که اصلاحات در آن قید شده به حمل کننده تهیه نماید.

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

**بند ۳) -** اعمال اصلاحات بعدی هنگام رسیدن دستورات به فردی که قرار است آنها را اعمال کند باید امکان پذیر، قانونی و عقلاً الزامی باشد و به ویژه نباید در عملکرد عادی مؤسسه حمل کننده تداخل ایجاد کند یا به ارسال کنندگان یا تحویل گیرندگان سایر محمولات خسارت وارد سازد.

**بند ۴) -** اصلاحات بعدی نباید سبب منفک شدن ارسال کالا شود.

**بند ۵) -** هرگاه به علت شرایط پیش‌بینی شده در بند ۳، حمل کننده نتواند دستورات دریافتی را اجرا نماید، باید مراتب را فوراً به مرجع صادر کننده دستورات، اطلاع دهد.

**بند ۶) -** در صورت قصور حمل کننده، وی مسئول پیامدهای ناشی از قصور در اجرای دستور اصلاحات بعدی یا عدم اجرای صحیح آن می‌باشد. معذالک هر گونه غرامت پرداختی نباید از میزان پیش‌بینی شده در موارد مفقود شدن کالا بیشتر شود.

**بند ۷) -** اگر حمل کننده اصلاحات بعدی مورد درخواست ارسال کننده بار را بدون درخواست رونوشت یادداشت حمل انجام دهد، چنانچه رونوشت یادداشت حمل به تحویل گیرنده داده شده باشد وی (حمل کننده) مسئول خسارات ناشی از اصلاحات در قبال تحویل گیرنده می‌باشد. معذالک غرامت پرداختی از میزان پیش‌بینی شده در موارد مفقود شدن کالا بیشتر نخواهد بود.

## ماده: (۲۰)

### شرایط ممانعت کننده از حمل

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

**بند ۲) -** در صورتیکه ادامه حمل کالا ممکن نباشد، حمل کننده از کسی که حق واگذاری کالا را دارد تقاضای ارائه طریق می‌نماید. اگر حمل کننده نتواند در زمان مناسب دستورات را دریافت نماید، باید تدابیری را اتخاذ نماید که بنظر وی کاملاً بنفع فرد دارای حق واگذاری کالا می‌باشد.

## ماده: (۲۱)

### شرایط ممانعت کننده از تحویل

**بند ۱) -** اگر شرایط مانع از تحویل گردد، حمل کننده باید بلافاصله ارسال کننده را مطلع و از او درخواست ارایه طریق نماید، مگر اینکه ارسال کننده در یادداشت حمل درخواست کرده باشد که در صورت بروز شرایط ممانعت از تحویل، کالا به او پس فرستاده شود.

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

**بند ۳) -** در صورتیکه تحویل گیرنده از پذیرش کالا امتناع نماید، ارسال کننده حتی اگر قادر به تهیه رونوشت یادداشت حمل هم نباشد، مجاز است تا ارائه طریق نماید.

**بند ۴) -** هرگاه پس از اعمال اصلاحات در قرارداد حمل بر طبق بندهای ۳ تا ۵ از ماده ۱۸ توسط گیرنده، شرایطی پیش آید که مانع از حمل گردد در این صورت حمل کننده باید گیرنده را از این امر مطلع نماید.

## ماده: (۲۲)

### پیامدهای ناشی از شرایط ممانعت کننده از حمل و تحویل

**بند ۱) -** حمل کننده مجاز است هزینه های ناشی از علل ذیل را وصول نماید:

الف) - درخواست وی برای کسب تکلیف و دستورات،

ب) - اجرای دستورات دریافتی،

پ) - این امر که دستوراتی را که او درخواست نموده، بدست او نرسیده باشد یا اینکه به موقع دریافت نکرده باشد،

ت) - این امر که وی بدون درخواست دستورات طبق بند ۱ از ماده ۲۰، تصمیمی اتخاذ نموده باشد،

مگر آنکه این هزینه ها به خاطر قصور وی بوجود آمده باشند. به ویژه او می تواند هزینه حمل را که با ادامه مسیر قابل اعمال است دریافت نماید و از مدت زمان حمل بار که برای مسیر در نظر گرفته شده برخوردار است.

**بند ۲) -** در موارد موضوع بند ۲ از ماده ۲۰، و بند ۱ از ماده ۲۱، حمل کننده می تواند با هزینه فرد ذیحق بلافاصله کالا را تخلیه نماید. پس از تخلیه بار، کار حمل و نقل پایان یافته به حساب می آید. سپس حمل کننده مسئول نگهداری کالا از طرف فرد ذیحق می باشد. معذالک وی می تواند کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید و وی فقط مسئول انتخاب دقیق فرد ثالث می باشد. هزینه های قرارداد حمل و سایر هزینه ها به مبلغ هزینه حمل کالا اضافه می شود.

**بند ۳) -** حمل کننده خود می تواند بدون اینکه منتظر کسب تکلیف از طرف ذیحق باشد اقدام به فروش کالا نماید، هرگاه ماهیت فاسد شدنی یا وضعیت کالا یک چنین اقدامی را توجیه نماید یا هرگاه هزینه های نگهداری کالا بیش از ارزش کالا باشد. همچنین وی می تواند در موارد دیگری هم اقدام به فروش کند، هرگاه طی یک مهلت منطقی، دستورات دیگری از شخص ذیحق که اجرای آنها معقولا می تواند الزامی باشد دریافت نگردد.

**بند ۴) -** در صورتیکه کالا فروخته شده باشد، باید درآمد حاصله پس از کسر هزینه های مترتب بر کالا در اختیار ذیحق قراردادده شود. اگر درآمد حاصله کمتر از هزینه های مذکور باشد، باید ارسال کننده مابه التفاوت را بپردازد.

**بند ۵) -** نحوه فروش برحسب دستورالعمل ها و قوانین لازم الاجرا یا برحسب عرف محلی که کالا در آن قرار دارد تعیین می گردد.

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

## عنوان سوم

### مسئولیت

ماده: (۲۳)

### اساس مسئولیت

**بند ۱) -** کاریر بابت خسارت ناشی از مفقود شدن کل یا بخشی از کالا یا آسیب دیدگی آن، از زمان تقبل کالا تا تحویل کالا، و همچنین بابت خسارت یا مفقود شدن ناشی از سپری شدن مدت زمان حمل کالا، فارغ از زیربنای راه آهنی مورد استفاده، مسئول می باشد.

**بند ۲) -** در صورتیکه فقدان، آسیب دیدگی یا انقضاء مدت زمان حمل به علت قصور ذیحق، یا تعیین تکلیف وی که ناشی از قصور کاریر نباشد، یا عیب ذاتی کالا (از قبیل فساد و خرابی، ضایعات) یا به دلیل شرایطی بوجود آمده باشد که کاریر نمی توانسته از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند، در این صورت حمل -کننده مسئول نمی باشد.

**بند ۳) -** در صورتیکه مفقود شدن یا آسیب دیدگی ناشی از خطرات خاص مرتبط با مورد یا موارد ذیل باشد کاریر مسئول نمی باشد:

الف) - حمل با واگن رو باز تحت شرایط عمومی حمل، یا هرگاه مورد مزبور صراحتاً مورد توافق قرار گرفته و در یادداشت حمل ذکر شده باشد؛

کالاهای آسیب دیده در اثر شرایط جوی و نیز کالاهایی که داخل واحدهای حمل و نقل ترکیبی و در وسائط نقلیه جاده ای مسقف روی واگن بارگیری شوند، به عنوان حمل با واگن های روباز تلقی نمی گردند. اگر ارسال -کننده برای حمل کالاها در واگن روباز از روکش استفاده نماید، همان مسئولیتی متوجه کاریر خواهد بود که وی بار را با واگن روباز بدون روکش حمل نماید، حتی اگر کالاها از نوع کالاهائی باشند که، طبق شرایط عمومی حمل با واگن های روباز حمل نمی شوند،

ب) - عدم بسته بندی یا بسته بندی نادرست کالاهائی که در صورت عدم بسته بندی یا بسته بندی نادرست در معرض آسیب یا مفقود شدن قرار می گیرند،

پ) - بارگیری کالاها توسط ارسال کننده یا تخلیه بار توسط تحویل گیرنده،

ت)- طبیعت کالاهائی که در معرض مفقود شدن کلی یا جزئی یا به ویژه آسیب دیدگی ناشی از شکستگی، زنگ زدگی، خرابی درونی یا خودبخود، خشک شدن و کم شدن وزن کالا،

ث)- توصیف یا شماره گذاری غیر صحیح، نادرست یا ناقص بسته بندی ها،

ج)- حمل و نقل احشام،

چ)- حمل و نقلی که به موجب مقررات قابل اجرا یا توافقات صورت گرفته بین ارسال کننده و کاریر که در یادداشت حمل هم قید شده، باید با همراهی محافظ صورت گیرد، چنانچه خسارت یا مفقود شدن ناشی از خطری باشد که حضور محافظ جهت اجتناب از آن بوده است.

#### ماده: (۲۴)

### مسئولیت در موارد حمل وسائط نقلیه ریلی به عنوان کالا

**بند ۱) -** در موارد حمل وسائط نقلیه ریلی که روی چرخ های خود حرکت می کنند و به عنوان کالا حمل می شوند، کاریر از زمان قبول کالا تا زمان تحویل آن پاسخگویی خسارات ناشی از گم شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا قطعات قابل برداشت آن و همچنین خسارات ناشی از انقضاء مدت زمان حمل می باشد مگر آنکه حمل کننده ثابت نماید که خسارات حاصله بواسطه قصور او بوجود نیامده است.

**بند ۲) -** کاریر پاسخگویی خسارت ناشی از مفقود شدن متعلقاتی که در دو طرف وسیله نقلیه یا در سیاهه همراه آن قید نشده نمی باشد.

#### ماده: (۲۵)

### مسئولیت اثبات

**بند ۱) -** اثبات اینکه مفقود شدن، آسیب دیدگی یا انقضای مدت زمان حمل به علت یکی از موارد پیش بینی شده در بند ۲ از ماده ۲۳ است به عهده حمل کننده می باشد.

**بند ۲) -** هرگاه حمل کننده اثبات نماید که مفقود شدن یا آسیب وارده می توانسته با توجه به وضعیت موجود، از یکی یا از چندین مورد از خطرات خاص پیش بینی شده در بند ۳ از ماده ۲۳، ناشی شده باشد، استنباط بر آن

خواهد بود که چنین بوده است. معذالک ذیحق مجاز است ثابت کند آسیب یا مفقود شدن کلی یا جزئی به علت یکی از خطرات فوق نبوده است.

**بند ۳) -** چنانچه مقدار خیلی زیادی از کالا گم شده یا یک بسته کامل مفقود شده باشد، این احتمال طبق بند ۲، به مورد پیش‌بینی شده در قسمت الف بند ۳ از ماده ۲۳ قابل اعمال نمی‌باشد.

#### **ماده: (۲۶)**

### **حمل کنندگان متوالی**

هرگاه حمل طبق یک قرارداد واحد حمل، توسط چندین حمل‌کننده پی در پی صورت گیرد، هر حمل‌کننده با پذیرش کالا همراه با یادداشت حمل و طبق مفاد آن سند، یکی از طرفین قرارداد حمل خواهد بود. در این صورت هر حمل‌کننده مسئول انجام حمل در تمام طول مسیر تا تحویل کالا می‌باشد.

#### **ماده: (۲۷)**

### **حمل‌کننده جانشین**

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

**بند ۲) -** کلیه قواعد یکسان حاضر در مورد مسئولیت حمل‌کننده برای کاریر جانشین نیز بابت حمل و نقلی که تحت نظارت وی انجام شده اعمال می‌گردد. چنانچه علیه خدمه یا سایر اشخاصی که حمل‌کننده جانشین از خدمات آنها برای انجام حمل و نقل استفاده می‌نماید اقامه دعوی شود، ماده‌های ۳۶ و ۴۱ اعمال می‌شوند.

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

**بند ۴) -** هرگاه و تا آنجا که حمل‌کننده و حمل‌کننده جانشین مسئول باشند، مسئولیت آنها مشترک و متعدد می‌باشد.

**بند ۵) -** کل مبلغ غرامت قابل پرداخت توسط حمل کننده و حمل کننده جانشین و سایر خدمه و اشخاصی که آنها از خدماتشان برای انجام حمل استفاده می کنند از حدود پیش بینی شده در قواعد یکسان حاضر فراتر نمی رود.

**بند ۶) -** این ماده به حق اعاده که بین حمل کننده و حمل کننده جانشین ممکن است وجود داشته باشد خللی وارد نمی آورد.

### ماده: (۲۸)

#### احتمال خسارت یا مفقود شدن در موارد ارسال مجدد کالا

**بند ۱) -** هرگاه یک محموله که طبق قواعد یکسان حاضر ارسال گردیده طبق همان قواعد مجدداً ارسال شده باشد و پس از ارسال مجدد مفقود یا آسیب بخشی از بار محرز گردیده شده باشد، فرض بر این گذاشته می شود که این مسئله تحت آخرین قرارداد حمل اتفاق افتاده است البته چنانچه محموله تحت مسئولیت حمل کننده بوده و به همان صورت که به محل ارسال مجدد رسیده مجدداً ارسال گردیده است.

**بند ۲) -** هرگاه قرارداد حمل قبل از ارسال مجدد کالا تابع قواعد یکسان حاضر نبوده باشد نیز همین فرضیه اعمال می گردد، این در حالی است که قواعد مزبور برای ارسال مستقیم بین اولین محل ارسال و آخرین محل دریافت اعمال شده باشد.

**بند ۳) -** هرگاه قرارداد حمل قبل از ارسال مجدد محموله تابع یک کنوانسیون بین المللی حمل کالا با راه آهن که قابل مقایسه با قواعد یکسان حاضر می باشد بوده باشد و هرگاه این کنوانسیون شامل همان فرض قانونی برای محمولات ارسال شده طبق قواعد یکسان مزبور باشد، همین فرض در مورد آن صدق می کند.

### ماده: (۲۹)

#### فرض بر مفقود شدن کالا

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

**بند ۲) -** ذیحق می تواند در هنگام دریافت خسارت کالای مفقود شده کتباً درخواست نماید که اگر کالا ظرف یکسال پس از پرداخت وجه خسارت پیدا شود، فوراً او را مطلع سازند. حمل کننده این درخواست را کتباً تأیید می نماید.

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

**بند ۴) -** در صورت عدم درخواست طبق بند ۲ یا دستورات صادره طی مهلت پیش بینی شده در بند ۳ یا چنانچه کالا پس از یک سال بعد از پرداخت خسارت بدست آید، حمل کننده طبق قوانین و دستورالعمل های لازم الاجرا در محلی که کالا پیدا شده، آنرا واگذار می نماید.

### ماده: (۳۰)

#### پرداخت غرامت بابت مفقود شدن

**بند ۱) -** در موارد مفقود شدن کل یا بخشی از کالا، حمل کننده باید، به استثناء سایر خسارت، مبلغ غرامت راپردازد، که برحسب نرخ مبادله کالا یا در صورت نبود چنین معیاری، برحسب نرخ رایج بازار و در صورت فقدان هر دو، برحسب ارزش معمول کالاهایی از همان نوع و کیفیت در روز و محلی که کالا تقبل شده محاسبه می شود.

**بند ۲) -** غرامت نباید از ۱۷ واحد شمارش در هر کیلوگرم از وزن ناخالص فراتر رود.

**بند ۳) -** در موارد مفقود شدن یک وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ های خود حرکت می کند و به عنوان کالا ارسال می گردد یا یک واحد حمل و نقل ترکیبی یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت به استثناء سایر خسارت، به ارزش معمول وسیله نقلیه یا واحد حمل و نقل ترکیبی یا قطعات قابل برداشت آنها در روز و محل گم شدن محدود می شود. در صورتیکه تعیین روز و محل مفقود شدن غیر ممکن باشد غرامت به ارزش معمول در روز و محل قبول وسیله نقلیه توسط حمل کننده محدود می گردد.

**بند ۴) -** به علاوه حمل کننده باید هزینه حمل، عوارض گمرکی پرداخت شده و دیگر مبالغ پرداختی مربوط به حمل کالای مفقودی را - به استثناء عوارض غیر مستقیم کالایی که تحت شرایط معلق کننده این عوارض حمل شده اند - مسترد نماید.

### ماده: (۳۱)

#### مسئولیت در موارد ضایعات در حال حمل



**بند ۱) -** در مورد کالاهایی که به دلیل ماهیت خود، عموماً و صرفاً به خاطر حمل در معرض ضایعات قرار می‌گیرند، حمل‌کننده، صرف نظر از طول مسیر طی شده، فقط تا حدی در مقابل ضایعات مسئولیت دارد که از نرخ‌های ذیل تجاوز نماید.

الف) - ۲ درصد وزن کالای مایع یا بارگیری شده در وضعیت مرطوب،

ب) - ۱ درصد وزن کالاهای خشک،

**بند ۲) -** حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۱، با توجه به شرایط یک مورد خاص، فقط در صورتی می‌تواند مورد استناد قرار گیرد که ثابت شود مفقود شدن مزبور ناشی از عللی نبوده که این نرخ‌ها را توجیه نماید.

**بند ۳) -** در مواردی که چندین بسته با یک یادداشت حمل ارسال شوند، ضایعات در حال حمل، برای هر بسته جداگانه محاسبه می‌گردد، هرگاه وزن آن در هنگام ارسال به طور جداگانه در یادداشت حمل قید شده باشد یا به روش دیگری بتوان آنرا معین کرد.

**بند ۴) -** در صورت گم شدن کامل کالا یا مفقود شدن یک بسته، برای محاسبه غرامت، مبلغی برای ضایعات در حال حمل کسر نمی‌گردد.

**بند ۵) -** این ماده از ماده‌های ۲۳ و ۲۵ تخطی نمی‌کند.

## ماده: (۳۲)

### غرامت آسیب‌دیدگی

**بند ۱) -** در صورت وارد آمدن خسارت به کالا، حمل‌کننده باید، به استثناء سایر خسارات، مبلغ معادل کاهش ارزش کالا را به عنوان غرامت بپردازد. میزان مبلغ مزبور با اعمال درصد کاهش ارزش کالا که در مقصد تأیید شده طبق ماده ۳۰ محاسبه می‌گردد.

**بند ۲) -** غرامت از مبالغ ذیل تجاوز نمی‌نماید:

الف) - چنانچه به خاطر آسیب وارده کل ارزش محموله از دست رفته باشد مبلغ قابل پرداخت برابر غرامت مفقود شدن کامل محموله می‌باشد.

ب)- چنانچه از طریق وارد شدن آسیب، ارزش بخشی از محموله از بین برود، میزان غرامت پرداختی برابر همان بخش از کالا است که ارزش خود را از دست داده است.

**بند ۳) -** در صورت آسیب دیدگی وسیله نقلیه ریلی که روی چرخ‌هایش حرکت می‌کند و به عنوان کالا حمل می‌شود یا یک وسیله نقلیه ترکیبی، یا قطعات قابل برداشت آنها، میزان غرامت، به استثنای سایر خسارات، محدود به هزینه تعمیر می‌باشد. مبلغ غرامت از میزان پرداختی در صورت مفقود شدن فراتر نمی‌رود.

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

### ماده: (۳۳)

#### غرامت در موارد انقضاء مهلت حمل

**بند ۱) -** چنانچه مفقود شدن یا آسیب دیدگی به علت سپری شدن مهلت حمل بوجود آید، در این صورت حمل‌کننده باید غرامت پردازد که این مبلغ نباید از چهار برابر هزینه حمل فراتر رود.

**بند ۲) -** در صورت مفقود شدن تمامی کالا، پرداخت غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱، به غرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۰ افزوده نمی‌شود.

**بند ۳) -** در صورت مفقود شدن بخشی از کالا، غرامت پیش‌بینی شده در بند ۱ از ۴ برابر هزینه حمل برای قسمتی از محموله که گم نشده، فراتر نمی‌رود.

**بند ۴) -** برای موارد آسیب دیدگی که به سبب انقضاء مهلت حمل نباشد، غرامت پیش‌بینی شده در بند شماره ۱ در صورت انقضاء به غرامت پیش‌بینی شده در ماده ۳۲، افزوده می‌گردد.

**بند ۵) -** غرامت پیش‌بینی در بند ۱ به اضافه مبلغ غرامت پیش‌بینی شده در ماده‌های ۳۰ و ۳۲ مجموعاً به هیچ وجه نباید از غرامت پرداختی بابت گم شدن کامل کالا فراتر رود.

**بند ۶) -** هرگاه طبق بند ۱ از ماده ۱۶، مهلت حمل طبق توافق تعیین شود می‌توان روش‌های دیگر پرداخت غرامت غیر از موارد پیش‌بینی شده در بند ۱ را توافق نمود. در این مورد، در صورت انقضاء مهلت حمل پیش‌بینی شده در بندهای ۲ تا ۴ ماده ۱۶، ذیحقی می‌تواند غرامت پیش‌بینی شده در توافق نامه فوق یا پیش‌بینی شده در بندهای ۱ تا ۵ را مطالبه نماید.

#### ماده: (۳۴)

### پرداخت غرامت در موارد اعلان ارزش

ارسال کننده و حمل کننده می توانند توافق نمایند که ارسال کننده، در یادداشت حمل ارزشی برای کالا اظهار نماید، که از حد پیش بینی شده در بند ۲، ماده ۳۰ بیشتر باشد. در این صورت میزان اعلان شده، جایگزین حد مزبور می گردد.

#### ماده: (۳۵)

### پرداخت غرامت بابت بهره تحویل

ارسال کننده و حمل کننده می توانند توافق نمایند که در صورت مفقود شدن یا آسیب وارده یا انقضای مهلت حمل کالا، ارسال کننده با قید مبلغی به ارقام مندرج در یادداشت حمل، بهره ویژه ای را برای تحویل در نظر گیرد. در صورت اعلام بهره برای تحویل می توان علاوه بر غرامت در نظر گرفته شده در ماده های ۳۰، ۳۲ و ۳۵ غرامت بیشتری، تا میزان اعلام شده، بابت آسیب و یا مفقود شدن طلب نمود.

#### ماده: (۳۶)

### از دست دادن حق استناد به حدود مسئولیت

در صورت اثبات اینکه خسارت یا مفقود شدن در اثر عمل یا غفلی بوده که حمل کننده یا عمدا برای ایجاد چنین آسیب یا مفقود شدنی انجام داده یا از روی بی احتیاطی بوده با علم به اینکه احتمال چنین خسارت یا مفقود شدگی وجود داشته است در این صورت حدود مسئولیت پیش بینی شده در بند ۳ از ماده ۱۵، بندهای ۶ و ۷ از ماده ۱۹، و ماده های ۳۰ و ۳۲ تا ۳۵ اعمال نمی شود.

#### ماده: (۳۷)

### تبدیل ارز و بهره

**بند ۱) -** هرگاه برای محاسبه غرامت نیاز به تبدیل مبالغ مطروحه به واحد پولی خارجی باشد، تبدیل براساس نرخ روز و محل پرداخت غرامت انجام می گیرد.

**بند ۲) -** ذیحق می تواند بهره غرامت را که میزان ۵ درصد در سال از روز مطالبه پیش بینی شده در ماده ۴۳، یا در صورت عدم مطالبه، از روزی که اقدامات قانونی شروع گردیده مطالبه نماید.

**بند ۳) -** اگر ذیحق جهت تسویه قطعی مطالبه، مدارک لازم را در مدت زمان مناسب که برای وی مقرر شده به حمل کننده ارائه ندهد، از زمان انقضای مهلت مقرر تا تحویل واقعی مدارک مزبور، بهره تعلق نمی گیرد.

## ماده: (۳۸)

### مسئولیت در قبال ترافیک ریلی - دریایی

**بند ۱) -** در حمل ریلی - دریایی انجام شده از طریق مسیرهای موضوع بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون، هر کشور عضو می تواند ضمن درخواست برای منضم نمودن یادداشتی مناسب به فهرست خدمات تابع قواعد یکسان حاضر، مجموعه علل معافیت در ذیل را به موارد پیش بینی شده در ماده ۲۳ اضافه نماید:

الف) - آتش سوزی، در صورتیکه حمل کننده ثابت نماید که به خاطر عمل یا قصور وی یا بواسطه عمل یا قصور کاپیتان، ملوان، ناخدای کشتی و یا خدمه‌ی کاریر اتفاق نیافتاده باشد:

ب) - نجات یا تلاش برای نجات زندگی یا اموال در دریا،

پ) - بارگیری کالا در عرشه کشتی، بشرط اینکه ارسال کننده در یادداشت حمل رضایت خود را جهت بارگیری اعلام کرده باشد و مشروط براینکه کالا در واگن قطار حمل نشده باشد،

ت) - خطرات یا حوادث در دریا یا دیگر آب‌های قابل کشتی رانی.

**بند ۲) -** حمل کننده تنها موقعی می تواند از معافیت مندرج در بند ۱ بهره مند گردد که بتواند ثابت کند که فقدان، آسیب وارده یا انقضای مهلت حمل در حین سفر دریایی و از زمان شروع بارگیری کالا در کشتی تا تخلیه بار از کشتی اتفاق افتاده باشد.

**بند ۳) -** هرگاه حمل کننده به زمینه‌های معافیت ذکر شده در بند ۱ متوسل گردد، چنانچه فرد ذیحق ثابت کند که مفقود شدن یا آسیب وارده یا انقضای مهلت حمل به دلیل قصور حمل کننده، کاپیتان، ملوان، ناخدا و یا خدمه تحت خدمت حمل کننده اتفاق افتاده است، وی همچنان مسئول می باشد.

**بند ۴) -** هرگاه یک مسیر دریایی توسط چندین شرکت بهره‌بردار که طبق بند ۱ از ماده ۲۴ کنوانسیون، در فهرست خدمات ثبت شده‌اند، مورد بهره‌برداری قرار گیرد مکانیزم مسئولیت قابل اعمال در این مسیر باید برای

تمامی شرکت‌های مزبور یکسان باشد. بعلاوه هرگاه بنا به درخواست چند کشور عضو این شرکت‌ها در این فهرست مذکور قرار گیرند، مکانیزم مزبور باید تابع توافق پیشین کشورهای مورد نظر باشد.

**بند ۵) -** اقدامات مأخوذه مطابق بندهای ۱ و ۴ به اطلاع دبیرکل خواهد رسید. تدابیر مزبور فوراً و با انقضای مهلت سی روزه از روزیکه این تدابیر توسط دبیرکل به سایر کشورهای عضو ابلاغ گردد لازم‌الاجرا می‌گردند. اقدامات مذکور در مورد محموله‌های در حال حمل نافذ نیست.

### **ماده: (۳۹)**

#### **مسئولیت در مورد حوادث هسته‌ای**

حمل‌کننده بابت مفقود شدن یا خسارت رخ داده در اثر حادثه هسته‌ای از مسئولیتی که به موجب قواعد یکسان حاضر به عهده اوست بری می‌باشد هرگاه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا شخص دیگر جانشین وی به موجب قوانین و مقررات کشور حاکم بر مسئولیت در قبال انرژی هسته‌ای، مسئول این خسارت یا مفقود شدن باشد.

### **ماده: (۴۰)**

#### **اشخاصی که کاریر در قبال آنها مسئولیت دارد**

حمل‌کننده در قبال خدمه خود و دیگر اشخاصی که از خدمتشان برای اجرای حمل و نقل استفاده می‌کند مسئول می‌باشد هرگاه این خدمه و اشخاص دیگر در محدوده فعالیت شان انجام وظیفه می‌نمایند. مدیران زیربنایی راه‌آهن که حمل و نقل بر روی زیربنای آنها انجام می‌گیرد جزء افرادی تلقی می‌گردند که حمل‌کننده از خدمتشان برای انجام حمل استفاده می‌کند.

### **ماده: (۴۱)**

#### **سایر دعاوی**

**بند ۱) -** در تمامی مواردی که قواعد یکسان حاضر در آنها اعمال می‌شود، هرگونه دعوی مبتنی بر مسئولیت در هر موردی می‌تواند تنها با توجه به شرایط و حدود مندرج در قواعد یکسان مزبور، علیه حمل‌کننده اقامه شود.

**بند ۲) -** همین امر در مورد هر دعوی اقامه شده علیه خدمه و دیگر اشخاصی که به موجب ماده ۴۰ حمل‌کننده در برابر آنها مسئول می‌باشد مصداق دارد.

## عنوان چهارم

### احراز حقوق

ماده: (۴۲)

#### اثبات آسیب وارده یا فقدان بخشی از بار

**بند ۱) -** هرگاه حمل کننده مفقود شدن یا آسیب وارده به بخشی از بار را کشف نماید یا احتمال آن را بدهد، یا از طرف ذیحق مطرح گردد، حمل کننده باید بی درنگ و در صورت امکان با حضور فرد ذیحق گزارشی مبنی بر ماهیت آسیب وارده و مفقود شدگی، وضعیت کالا، وزن آن و تا آنجا که ممکن باشد، دامنه آسیب یا مفقودشدگی، علت آن و زمان وقوع آن تنظیم نماید.

**بند ۲) -** رونوشت گزارش باید به صورت رایگان به ذیحق تحویل گردد.

**بند ۳) -** هرگاه ذیحق یافته‌های گزارش را نپذیرد، می‌تواند درخواست نماید وضعیت و وزن کالا و همینطور علت و میزان آسیب وارده و مفقود شدگی توسط کارشناسی که از سوی طرفین قرارداد حمل و نقل یا از طریق دادگاه یا دیوان تعیین شده، اثبات شود.

روش انجام کار طبق قوانین و مقررات کشوری می‌باشد که کار اثبات آنجا انجام می‌شود.

ماده: (۴۳)

### دعاوی

**بند ۱) -** مطالبات مربوط به قرارداد حمل باید به صورت کتبی به حمل کننده‌ای داده شود که علیه او اقامه دعوی صورت گرفته است.

**بند ۲) -** اقامه دعوی علیه حمل کننده اشخاصی می‌تواند صورت گیرد که چنین حقی را داشته باشند.

**بند ۳) -** برای اقامه دعوی، ارسال کننده باید از یادداشت حمل رونوشت تهیه کند. در غیر این صورت او بایستی از تحویل گیرنده اختیار نامه داشته باشد یا اینکه ثابت نماید که او از پذیرش کالا امتناع کرده است.

**بند ۴) -** برای تنظیم دعوی، تحویل گیرنده باید یادداشت حمل را تهیه کند، البته در صورتیکه این یادداشت حمل به او تسلیم شده باشد.

**بند ۵) -** یادداشت حمل، رونوشت و سایر مدارکی که به نظر ذیحق الحاق آنها به دعوی مناسب است باید به صورت نسخ اصلی یا رونوشت، که در صورت اقتضاء بنا به درخواست حمل کننده گواهی شده ارائه گردد.

**بند ۶) -** هنگام حل و فصل دعوی، حمل کننده می تواند تهیه نسخه اصلی یادداشت حمل، رونوشت یا سند وصول وجه هنگام تحویل کالا را درخواست نموده تا جهت اجرایی حل و فصل صورت گرفته پشت نویسی و تایید شوند.

### ماده: (۴۴)

#### اشخاصی که می توانند علیه حمل کننده اقامه دعاوی نمایند

**بند ۱) -** حسب بندهای ۳ و ۴ افراد زیر می توانند طبق قرارداد حمل اقامه دعوی نمایند:

الف) - ارسال کننده بار تا هنگامیکه گیرنده

۱- یادداشت حمل را در اختیار گرفته باشد،

۲- کالا را پذیرفته باشد،

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

ب) - گیرنده بار از هنگامیکه وی

۱- یادداشت حمل را در اختیار گرفته باشد،

۲- کالا را پذیرفته باشد،

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

**بند ۲) -** از زمانی که شخص تعیین شده طبق بند ۵ ماده ۱۸ از طرف گیرنده یادداشت حمل را در اختیار گیرد، کالا را قبول نماید یا به موجب بند ۳ از ماده ۱۷ حقوقش محرز شود، حق اقامه دعوی گیرنده بار ساقط می شود.

**بند ۳) -** به موجب قرارداد حمل فقط کسی که پرداخت نموده می‌تواند جهت استرداد مبلغ پرداختی اقامه دعوی نماید.

**بند ۴) -** فقط ارسال‌کننده حق دارد در مورد پرداخت‌های نقدی هنگام وصول کالا اقامه دعوی کند.

**بند ۵) -** ارسال‌کننده باید در هنگام اقامه دعوی از یادداشت حمل رونوشت تهیه کند. در غیر اینصورت او باید از گیرنده اختیارنامه دریافت کند یا اینکه ثابت نماید که گیرنده از پذیرش کالا امتناع ورزیده است. ارسال‌کننده در صورت نیاز باید مفقود شدن یا نبود یادداشت حمل را ثابت نماید.

**بند ۶) -** گیرنده باید به منظور اقامه دعوی یادداشت حمل را در اختیار داشته باشد، در صورتیکه آنرا به او تحویل داده باشند.

### **ماده: (۴۵)**

#### **حمل‌کنندگانی که علیه آنها می‌توان اقامه دعوی نمود**

**بند ۱) -** حسب بندهای ۳ و ۴ می‌توان طبق قرارداد حمل فقط علیه اولین یا آخرین کاریر یا حمل‌کننده‌ای اقامه دعوی نمود که آن بخش از حمل که موجب دعوی شده توسط وی انجام شده باشد.

**بند ۲) -** هرگاه حمل‌کنندگان متوالی کار حمل را انجام دهند، حمل‌کننده‌ای که باید کالا را تحویل دهد با موافقت وی در یادداشت حمل ثبت می‌شود، و طبق بند ۱ علیه وی دعوی صورت می‌گیرد حتی اگر او کالا و یادداشت حمل را دریافت نکرده باشد.

**بند ۳) -** برای استرداد مبلغ پرداختی به موجب قرارداد حمل، می‌توان علیه حمل‌کننده‌ای که مبلغ را وصول کرده یا علیه حمل‌کننده‌ای که مبلغ از طرف وی وصول شده، اقامه دعوی نمود.

**بند ۴) -** در خصوص وصول‌های هنگام تحویل بار فقط می‌توان علیه حمل‌کننده‌ای که کالا را در محل ارسال پذیرفته است اقامه دعوی نمود.

**بند ۵) -** می‌توان با عرض حال جدید یا استثناء قائل شدن در جریان دعوی مرتبط با دعوی اصلی طبق قرارداد حمل علیه حمل‌کننده‌ای غیر از حمل‌کنندگان موضوع بندهای ۱ تا ۴ اقامه دعوی نمود.

**بند ۶) -** تا حدی که قواعد یکسان حاضر در مورد حمل‌کننده جانشین اعمال شود، می‌توان علیه او نیز اقامه دعوی نمود.



**بند ۷) -** اگر خواهان حق انتخاب از میان چند حمل کننده را داشته باشد، به محض اینکه علیه یکی از حمل کنندهگان اقامه دعوی شود، حق انتخاب او ساقط می شود، این امر همچنین در صورتی که خواهان بین یک یا چند حمل کننده و یک حمل کننده جایگزین حق انتخاب داشته باشد صادق است.

## ماده: (۴۶)

### محل رسیدگی

**بند ۱) -** دعاوی مبتنی بر قواعد یکسان حاضر را می توان به دادگاهها یا دیوانهای کشورهای عضو که طبق توافق طرفین تعیین شده اند یا در دادگاهها یا دیوانهای کشوری ارجاع نمود که:

الف) - محل سکونت خوانده یا محل اقامت دائمی او، محل اصلی کار او، یا شعبه یا نمایندگی که قرارداد حمل را منعقد نموده آنجا واقع شده باشد، یا

ب) - محلی که کالا توسط حمل کننده پذیرفته شده یا محلی که برای تحویل پیش بینی شده است.

به سایر دادگاهها یا دیوانها نمی توان رجوع نمود.

**بند ۲) -** هرگاه دعوی طبق قواعد یکسان حاضر در یک دادگاه یا دیوان ذیصلاح طبق بند ۱ در حال رسیدگی (تعليق) باشد، یا هرگاه برای یک چنین اختلافی حکم توسط چنین دادگاه یا دیوانی صادر شود، دعوی جدیدی با همین مضمون و بین همین طرفین نمی توان اقامه نمود مگر اینکه حکم دادگاه یا دیوانی که دعوی نخستین در آن مطرح شده بود در کشوری که دعوی جدید در آنجا اقامه می شود قابل اجرا نباشد.

## ماده: (۴۷)

### ابطال حق اقامه دعوی

**بند ۱) -** با پذیرش کالا توسط ذیحق، تمامی حقوق دعوی علیه حمل کننده طبق قرارداد حمل بابت مفقود شدن قسمتی از کالا، آسیب دیدگی یا انقضاء مهلت تحویل کالا ابطال می شود.

**بند ۲) -** معهذرا در موارد زیر، حق دعوی ابطال نمی شود:

الف) - در موارد آسیب یا مفقود شدن بخشی از کالا، چنانچه

۱- تایید گردد که مفقود شدن یا آسیب وارده طبق ماده ۴۲ قبل از پذیرش کالا توسط ذیحق رخ داده است،

۲- تأییدی که طبق ماده ۴۲ بایستی صورت گرفته باشد، فقط بواسطه قصور حمل کننده انجام نشده باشد.

ب)- در مورد مفقود شدن یا آسیب وارده غیرقابل تشخیصی که پس از پذیرش کالا توسط ذیحق معلوم شده باشد، در صورتیکه:

۱- این تشخیص طبق ماده ۴۲ بلافاصله پس از کشف آسیب یا مفقود شدن و حداکثر ۷ روز پس از دریافت کالا از سوی وی درخواست شود و،

۲- علاوه بر این ثابت شود که آسیب یا مفقود شدن در فاصله زمانی بین قبول کالا و تحویل آن بوجود آمده است.

پ)- در صورتی که مهلت حمل بیشتر شود و چنانچه فرد ذیحق ظرف مدت ۶۰ روز حقوق خود را علیه یکی از کریرهامندرج در بند ۱ از ماده ۴۵ ادعا کرده باشد.

ت)- در صورتیکه ذیحق ثابت نماید که آسیب یا مفقود شدن حاصله ناشی از عمل یا غفلتی بوده که با نیت ایجاد چنین آسیب یا مفقودشدگی یا از روی بی احتیاطی و با علم به اینکه چنین آسیب یا مفقودشدنی احتمالاً رخ خواهد داد انجام شده است.

**بند ۳-** اگر کالا طبق ماده ۲۸ مجدداً ارسال گردد، حق اقامه دعوی بابت فقدان جزئی یا بابت آسیب دیدگی، ناشی از یکی از قراردادهای حمل قبلی ساقط خواهد شد مانند اینکه تنها یک قرارداد حمل واحد وجود داشته است.

## ماده: (۴۸)

### محدویت زمانی دعاوی

**بند ۱) -** مدت زمان اقامه دعوا ناشی از قرارداد حمل یک سال می باشد. با این وجود این مهلت در موارد زیر به دو سال می رسد.

الف)- استرداد وجه دریافتی هنگام وصول کالا که توسط کاریر از گیرنده بار دریافت شده است.

ب)- استرداد درآمد حاصل از فروش صورت گرفته توسط حمل کننده،

پ)- بابت آسیب یا مفقودشدن ناشی از عمل یا غفلی که با نیت ایجاد چنین آسیب یا مفقودشدنی یا از روی بی احتیاطی و با علم به این که چنین آسیب یا مفقودشدن احتمالاً رخ خواهد داد انجام شده است،

ت)- براساس یکی از قراردادهای حمل قبل از ارسال مجدد طبق مورد پیش بینی شده در ماده ۲۸.

**بند ۲) -** مدت زمان اقامه دعوی در موارد زیر نیز اعمال می گردد:

الف)- غرامت به دلیل مفقودشدن کل کالا، پس از گذشت سی امین روز از مهلت تحویل،

ب)- غرامت به دلیل فقدان بخشی از کالا، آسیب دیدگی یا انقضای مهلت تحویل از روز تحویل،

پ)- در تمامی موارد دیگر، از روزی که حق دعوی می تواند اعمال شود،

ت)- روز تعیین شده برای شروع مدت زمان مشمول این دوره نمی شود.

**بند ۳) -** مدت زمان در نظر گرفته شده با طرح مکتوب دعوی براساس ماده ۴۳ تا روزی که حمل کننده دعوی را کتبا رد کند و مدارکی را که به آن ضمیمه شده باز گرداند به حالت تعلیق در می آید. اگر بخشی از دعوی پذیرفته شود، مهلت زمانی برای بخشی از دعوی که هنوز مورد بحث می باشد مجدداً از سر گرفته می شود. مسئولیت اثبات وصول دعوی یا پاسخ به آن و برگشت اسناد به عهده طرفی است که به این اسناد استناد می کند. دعاوی بعدی با همان موضوع، سبب تعلیق مهلت زمانی نمی شوند.

**بند ۴) -** حق دعوی که مشمول مرور زمان گردیده حتی به شکل یک عرض حال جدید یا به صورت اعتراض هم دیگر نمی تواند اقامه شود.

**بند ۵) -** وانگهی تعلیق یا وقفه مهلت زمانی تابع قانون ملی خواهد بود.

## عنوان پنجم

### روابط میان حمل کنندگان

ماده: ۴۹)

## تسویه حساب‌ها

**بند ۱) -** هر حامل‌کننده‌ای که در هنگام اعزام یا رسیدن بار، هزینه‌ها و سایر نرخ‌های ناشی از قرارداد حمل را وصول نموده یا باید وصول نماید، موظف است که به حامل‌کننده‌گان مربوطه سهم‌شان را بپردازد. روش‌های پرداخت با توافق بین حامل‌کنندگان تعیین خواهد شد.

**بند ۲) -** ماده ۱۲ در مورد روابط میان حامل‌کنندگان متوالی نیز اعمال می‌شود.

### ماده: (۵۰)

#### حق رجوع

**بند ۱) -** حامل‌کننده‌ای که به موجب قواعد یکسان حاضر غرامت پرداخته است از حق رجوع علیه حمل - کنندگانی که طبق مفاد ذیل در انجام حمل شرکت داشته‌اند برخوردار است:

الف) - حامل‌کننده‌ای که مسبب بروز فقدان یا آسیب وارده بوده است، به تنهایی مسئول آن می‌باشد،

ب) - هرگاه چندین حامل‌کننده باعث بروز فقدان یا آسیب وارده شده باشند، هر یک از آنها در قبال فقدان یا آسیب وارده مسئول می‌باشند، اگر تفکیک اینکار ممکن نباشد، غرامت بین آنها طبق قسمت پ) تسهیم می‌گردد،

پ) - در صورتیکه نتوان ثابت نمود که کدام حامل‌کننده باعث بروز فقدان یا آسیب وارده شده است، غرامت بین همه حامل‌کنندگان که در انجام حمل شرکت داشته‌اند تقسیم می‌گردد، به استثناء حامل‌کنندگانی که ثابت نمایند که باعث بروز فقدان یا آسیب وارده نشده‌اند، این تقسیم به نسبت سهم آنها از هزینه حمل انجام می‌شود.

**بند ۲) -** در صورتی عدم استطاعت پرداخت هر یک از حامل‌کنندگان، سهم پرداخت نشده که بر عهده وی می‌باشد میان سایر حامل‌کنندگان دخیل در حمل و نقل بر حسب سهم آنها در هزینه حمل، تقسیم می‌گردد.

### ماده: (۵۱)

#### آئین رجوع

**بند ۱) -** اعتبار پرداخت انجام شده توسط حامل کننده‌ای که به موجب ماده ۵۰ از حق رجوع استفاده نموده نمی‌تواند مورد اعتراض حامل کننده‌ای قرار گیرد که علیه او حق رجوع اعمال شده است. این در حالی است که غرامت توسط دیوان یا دادگاه تعیین شده و به حامل کننده آخری که به نحو مقتضی اقدام قانونی به وی ابلاغ گردیده فرصت وارد شدن در رویه قانونی داده شده است. دادگاه یا دیوان رسیدگی کننده به دعوی اصلی تعیین می‌کند که ابلاغ اقدام قانونی و وارد شدن در این رویه در چه زمانی مجاز می‌باشد.

**بند ۲) -** حامل کننده‌ای که حق رجوع خود را اعمال می‌کند باید دعوی خود را علیه تمامی حامل کنندگانی که با آنها تسویه نکرده در یک و با همان رویه قضایی انجام دهد، در غیر اینصورت وی حق رجوع خود را علیه کسانی که اقامه دعوی ننموده، از دست خواهد داد.

**بند ۳) -** دادگاه یا دیوان باید طی یک حکم واحد در خصوص تمامی دعاوی رجوع مورد رسیدگی وی تصمیم‌گیری نماید.

**بند ۴) -** حامل کننده‌ای که می‌خواهد حق رجوع خود را به اجرا گذارد می‌تواند دعوی خود را به دادگاه یا دیوان کشوری ارجاع دهد که در قلمرو آن کشور یکی از حامل کنندگان دخیل در حمل دفتر اصلی کارش، یا شعبه یا نمایندگی که قرارداد حمل را منعقد نموده آنجا مستقر باشد.

**بند ۵) -** هرگاه دعوی علیه چند حامل کننده اقامه شود، حامل کننده خواهان محق خواهد بود از میان دادگاه‌ها یا دیوان‌های ذیصلاح طبق بند ۴ دادگاه یا دیوان را برگزیند که در آن وی دعوی خود را ارجاع خواهد داد.

**بند ۶) -** دادرسی‌های مربوط به رجوع را نمی‌توان با دادرسی‌های غرامت که توسط شخص دیحق طبق قرارداد حمل صورت گرفته مشترک نمود.

## ماده: (۵۲)

### توافقات مربوط به رجوع

حامل کنندگان می‌توانند توافقاتی منعقد کنند که از ماده‌های ۴۹ و ۵۰ تخطی کند.

## مقررات حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک با راه‌آهن

### (RID - ضمیمه C کنوانسیون)

#### ماده: (۱)

##### گستره

**بند ۱) -** مقررات حاضر در موارد ذیل اعمال می‌شود:

الف) - در مورد حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک از طریق راه‌آهن در قلمرو کشورهای عضو RID،  
ب) - در موارد حمل و نقل‌های مکمل حمل و نقل ریلی که قواعد یکسان CIM در مورد آنها اعمال می‌شود،  
و تابع دستورالعمل‌های بین‌المللی حاکم بر حمل توسط شیوه دیگر حمل و نقل می‌گردد،  
همچنین در مورد فعالیت‌های مندرج در ضمیمه مقررات حاضر.

**بند ۲) -** کالاهای خطرناکی که حمل آنها طبق این ضمیمه غدغن گردیده نباید برای حمل و نقل بین‌المللی پذیرفته شوند.

#### تعاریف

در این مقررات و ضمیمه آن، کشور عضو RID یعنی کشور عضو سازمان که طبق اولین جمله از بند ۱ از ماده ۴۲ کنوانسیون حق شرطی را در خصوص این مقررات اعلام نکرده باشد.

#### ماده: (۲)

##### معافیت‌ها

مقررات حاضر، به طور کلی یا جزئی، در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناکی که معافیت آنها در این ضمیمه پیش‌بینی شده اعمال نمی‌شود. معافیت‌ها می‌توانند تنها زمانی لحاظ شوند که مقدار یا ماهیت حمل کالا یا بسته بندی معاف شده، ایمنی حمل و نقل را تضمین کند.

#### ماده: (۳)

##### محدودیت‌ها

برای هر کشور عضو RID این حق محفوظ است که به دلایلی به جز ایمنی در طی حمل، حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک را در قلمرو خود کنترل یا از آن ممانعت نماید.

#### ماده: (۴)

##### سایر دستورالعمل‌ها

حمل و نقل هائی که مقررات حاضر در مورد آنها اعمال می گردد، تابع دستورالعمل های ملی یا بین المللی خواهند بود که به طور کلی در حمل کالا با راه آهن اعمال می گردند.

#### ماده: (۵)

**انواع قطارهای مجاز. حمل به عنوان توشه ی دستی، توشه ثبت شده در یا داخل واگن ها**

**بند ۱) - حمل کالای خطرناک فقط در قطارهای باری مجاز می باشد با استثنای:**

الف) - کالای خطرناکی که طبق ضمیمه و منطبق با حداکثر میزان بار مربوطه و شرایط ویژه حمل، در قطارهای بجز قطار باری بتوان آنها را حمل نمود،

ب) - کالای خطرناکی که تحت شرایط ویژه ضمیمه تنها به عنوان توشه دستی، توشه ثبت شده در یا داخل واگن ها در چارچوب ماده ۱۲ از قواعد یکسان CIV می توانند حمل شوند.

**بند ۲) - کالاهای خطرناک را تنها موقعی می توان به عنوان توشه دستی همراه داشت یا حمل نمود یا جهت حمل به عنوان توشه ثبت شده در یا داخل واگن تحویل داد که با شرایط ویژه ضمیمه منطبق باشد.**

#### ماده: (۶)

##### ضمیمه

این ضمیمه جزء لاینفک مقررات حاضر می باشد:

متن ضمیمه در زمان لازم الاجرا شدن پروتکل ۳ ژوئن سال ۱۹۹۹ جهت اصلاح کنوانسیون حمل بین المللی با راه آهن (COTIF) مورخ ۹ مه ۱۹۸۰، طبق بند ۴ از ماده ۱۹ این کنوانسیون، توسط کمیته کارشناسی حمل کالاهای خطرناک تنظیم خواهد شد.

یادداشت دبیرخانه اتیف:

در متن بعدی، RID یعنی پیوست C ضمیمه<sup>۴</sup> کوئیف طبق ماده ۶. در برخی موارد استثنایی که به متن پیوست C تنظیم شده فوق اشاره می گردد، به ویژه اشاره به پیوست C کوئیف (برای مثال بند ۲-۱-۱، ۳-۱-۵-۱ بخش ۷-۷) می باشد.

## قواعد یکسان مربوط به قراردادهای بهره‌برداری از واگن‌ها در ترافیک بین‌المللی ریلی ( CUV - ضمیمه D کنوانسیون )

### ماده: (۱)

#### گستره

قواعد یکسان حاضر در مورد قراردادهای دو یا چند جانبه مربوط به استفاده از وسائط نقلیه ریلی به‌عنوان وسیله حمل برای انجام حمل طبق قواعد یکسان CIV و طبق قواعد یکسان CIM اعمال می‌شود.

### ماده: (۲)

#### تعاریف

در قواعد یکسان حاضر واژه‌ی:

الف)- "شرکت حمل و نقل ریلی" یعنی شرکت دولتی یا خصوصی که مجاز به حمل اشخاص یا کالاها بوده و نیروی کشش را نیز فراهم می‌کند،

ب)- "واگن" یعنی واگن مناسب که با چرخ‌های خود روی خطوط آهن حرکت کرده و نیروی کشش ندارد،

پ)- "دارنده" یعنی کسی که به طور دائم از یک واگن به‌عنوان وسیله حمل و به نحو اقتصادی بهره‌برداری می‌کند، اعم از اینکه مالک آن باشد یا از حق در اختیار داشتن آن برخوردار باشد،

ت)- "ایستگاه موطن" یعنی محل درج شده روی واگن که واگن می‌تواند یا بایستی طبق شرایط قرارداد بهره‌برداری به آنجا بازگردانده شود.

### ماده: (۳)



## علامات و مندرجات روی واگن

**بند ۱) -** علیرغم وجود دستورالعمل‌های مربوط به پذیرش فنی واگن‌ها جهت سیر در ترافیک بین‌المللی، کسی که به موجب قرارداد موضوع ماده ۱ واگنی را تامین می‌نماید باید تضمین نماید که نکات ذیل روی واگن درج می‌شود:

الف) - نام دارنده،

ب) - در صورت اقتضاء نام شرکت حمل و نقل ریلی که واگن به پارکینگ واگن وی تعلق دارد،

پ) - در صورت اقتضاء، نام ایستگاه موطن،

ت) - سایرعلامات و مندرجات مورد توافق در قرارداد استفاده از واگن‌ها.

**بند ۲) -** علامات و مندرجات پیش‌بینی شده در بند ۱ را می‌توان با وسیله شناسائی الکترونیکی تکمیل نمود.

### ماده: (۴)

#### مسئولیت در موارد مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه

**بند ۱) -** شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت انجام حمل و نقل در اختیار وی گذاشته شده، در قبال مفقود شدن یا آسیب دیدن وسیله نقلیه یا متعلقات آن مسئول می‌باشد. مگر آنکه ثابت نماید که خسارات وارده ناشی از قصور وی نبوده است.

**بند ۲) -** شرکت حمل و نقل ریلی مسئولیتی در قبال مفقود شدن یا آسیب دیدن متعلقاتی که در دو سمت وسیله نقلیه درج نشده یا در سیاهه همراه آن ذکر نشده، ندارد.

**بند ۳) -** در صورت مفقود شدن وسیله نقلیه و یا متعلقات آن، غرامت آن، بجز سایر خسارات، محدود به ارزش وسیله یا متعلقات آن در محل و زمان مفقود شدن، می‌باشد. چنانچه امکان تعیین روز و یا محل مفقود شدن نباشد، میزان غرامت برحسب ارزش روز و محلی خواهد بود که وسیله برای بهره‌برداری واگذار گردیده است.

**بند ۴) -** در صورت آسیب دیدگی وسیله یا متعلقات آن، میزان غرامت، بجز سایر خسارات، به هزینه تعمیر محدود می‌شود. میزان غرامت از مبلغ پرداختی در صورت مفقود شدن وسیله فراتر نمی‌رود.

**بند ۵) -** طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد مقرراتی توافق کنند که از بندهای ۱ تا ۴ عدول نماید.

### ماده: (۵)

#### اسقاط حق تحدید مسئولیت

چنانچه ثابت شود خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل شرکت حمل و نقل با نیت ایجاد چنین خسارتی یا در اثر بی احتیاطی و با علم به اینکه احتمالاً چنین خسارتی بوجود خواهد آمد ایجاد شده است حدود مسئولیت پیش-بینی شده در بندهای ۳ و ۴، ماده ۴ اعمال نمی شود.

#### ماده: (۶)

##### احتمال مفقود شدن وسیله نقلیه

**بند ۱) -** هرگاه ذیحق از شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه جهت حمل و نقل به آن واگذار شده تقاضای جستجوی وسیله نقلیه را بکند و چنانچه ظرف سه ماه پس از روزیکه تقاضا از سوی شرکت دریافت شده وسیله نقلیه در اختیار وی قرار نگیرد و هرگاه اطلاعاتی نیز مبنی براینکه وسیله نقلیه در کجا واقع شده به وی داده نشود، ذیحق می تواند، بدون نیاز به ارایه سایر ادله، وسیله نقلیه را مفقود تلقی نماید. چنانچه وسیله نقلیه به هر دلیلی که ارتباطی با شرکت حمل و نقل یا آسیب وسیله ندارد، از محل خود حرکت داده نشده باشد، مدت این دوره افزایش می یابد.

**بند ۲) -** چنانچه پس از پرداخت غرامت، وسیله نقلیه ای که گم شده تلقی گردیده بود، پیدا شود، ذیحق می تواند از شرکت حمل و نقل ریلی که وسیله نقلیه را برای حمل و نقل در اختیارش قرار داده، بخواهد تا ظرف مدت ۶ ماه پس از دریافت اعلان وسیله نقلیه را، بدون هزینه و در قبال جبران خسارت به ایستگاه مبدأ یا ایستگاه توافق شده دیگر، به وی بازگرداند.

**بند ۳) -** در صورتی که درخواست موضوع بند ۲ صورت نگیرد یا اینکه چنانچه وسیله نقلیه پس از گذشت یک سال از پرداخت غرامت پیدا شود شرکت حمل و نقل ریلی که ذیحق وسیله نقلیه را جهت حمل و نقل در اختیارش قرار داد، طبق قوانین و دستورالعمل های مجرا در محلی که وسیله نقلیه یافت شده آن را تصرف می نماید.

**بند ۴) -** طرف های قرارداد می توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بندهای ۱ تا ۳ عدول نمایند.

#### ماده: (۷)

##### مسئولیت خسارات ناشی از وسیله نقلیه

**بند ۱) -** کسی که به موجب قرارداد موضوع ماده ۱ وسیله ای را جهت حمل و نقل واگذار نموده در صورت مقصر بودن مسئول می باشد.

**بند ۲) -** طرف های قرارداد می توانند در مورد مقرراتی توافق نمایند که از بند ۱، عدول کند.

## ماده: (۸)

### نیابت

الف)- با توجه به حق مطالبه خسارت، وی در موارد مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن در خصوص مسئولیت در قبال دارنده، جانشین آنها می شود،  
ب)- تنها دارنده بخاطر خسارت وارده در اثر وسیله نقلیه در قبال شرکت های حمل و نقل ریلی دیگر مسئول می باشد اما فقط شرکت حمل و نقل ریلی که شریک قراردادی دارنده می باشد، مجاز است حقوق سایر شرکت های حمل و نقل ریلی را طلب نماید.

## ماده: (۹)

### مسئولیت عوامل و سایر اشخاص

**بند ۱) -** هرگاه عوامل و اشخاصی که طرفین قرارداد از خدمات آنها در امر اجرای قرارداد استفاده می کنند در حیطه کاری خود فعالیت کنند، طرفین قرارداد مسئول عملکرد آنها می باشند.  
**بند ۲) -** مدیران زیرساخت ها که شرکت های حمل و نقل ریلی از وسائط نقلیه به عنوان وسیله حمل و نقل روی زیر ساخت آنها استفاده می کنند جزء اشخاصی هستند که شرکت حمل و نقل از خدمات آنها استفاده می - کنند، مگر اینکه توافق دیگری بین طرفین قرارداد صورت گرفته باشد.

## ماده: (۱۰)

### سایر دعاوی

**بند ۱) -** در کلیه مواردی که قواعد یکسان حاضر اعمال می شود، فقط می توان با رعایت شرایط و حدود مندرج در قواعد یکسان مزبور و قرارداد بهره برداری، دعاوی مربوط به مسئولیت در قبال مفقود شدن یا آسیب دیدگی وسیله نقلیه یا متعلقات آن در هر زمینه ای، علیه شرکت حمل و نقلی ریلی که وسیله جهت حمل به وی واگذار شده دادخواهی نمود.  
**بند ۲) -** بند ۱ در موارد نیابت طبق ماده ۸ اعمال می شود.  
**بند ۳) -** همین امر در مورد دعاوی مطروحه علیه عوامل و سایر اشخاصی که شرکت حمل و نقلی که وسیله نقلیه برای استفاده به عنوان وسیله حمل و نقل به آن واگذار شده در برابر آنها مسئول می باشد، صادق است.

## ماده: (۱۱)

### محل رسیدگی

**بند ۱) -** می‌توان دعاوی حقوقی ناشی از قراردادی را که به موجب قواعد یکسان حاضر منعقد شده است در مقابل حوزه قضائی که براساس توافق مشترک بین طرفین تعیین گردیده مطرح نمود.

**بند ۲) -** حوزه قضائی ذیصلاح همان حوزه کشور عضوی است که دفتر مرکزی خواننده در آنجا واقع شده، مگر اینکه توافق دیگری بین طرفین منعقد شده باشد. در صورتیکه خواننده در هیچ کشور عضوی دفتر مرکزی نداشته باشد، حوزه قضائی ذیصلاح همان حوزه قضائی کشوری عضوی است که خسارت در آنجا ایجاد شده است.

## ماده: (۱۲)

### مرور زمان

**بند ۱) -** مرور زمان برای اقامه دعوی براساس ماده ۴، ۷، ۳ سال می‌باشد.

**بند ۲) -** مرور زمان در موارد ذیل به این شرح می‌باشد:

الف) - برای اقامه دعوی براساس ماده ۴، از روزیکه گم شدن یا آسیب دیدن وسیله محرز گشته یا از روزی که ذیحق طبق بند ۱ یا بند ۴، ماده ۶ می‌توانسته وسیله نقلیه را گم شده تلقی کند،  
ب) - برای اقامه دعوی براساس ماده ۷، از روزیکه خسارت ایجاد شده است.

**قواعد یکسان حاضر مربوط به قراردادهای بهره‌برداری  
از زیر ساخت در حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن  
(CUI - ضمیمه ث کنوانسیون )**

**عنوان اول**

**کلیات**

**ماده: (۱)**

**حیطه فعالیت**

**بند ۱) -** قواعد یکسان حاضر در مورد هر گونه قرارداد استفاده از زیر ساخت ریلی در حمل بین‌المللی طبق قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM اعمال می‌شود. این قواعد صرف‌نظر از محل کار و ملیت طرفین قرارداد بکار گرفته می‌شود. قواعد یکسان حاضر حتی در صورتی که زیر ساخت ریلی توسط دولت‌ها، مؤسسات دولتی یا سازمان‌ها ایجاد و استفاده شوند نیز باید اعمال می‌شود.

**بند ۲) -** پیرو ماده ۲۱، قواعد یکسان حاضر در مورد سایر روابط قانونی اعمال نمی‌شوند به ویژه در مورد:  
الف) - مسئولیت شرکت حمل و نقل یا مدیر در قبال عوامل خود یا سایر اشخاصی که از خدمتشان برای انجام وظیفه استفاده می‌کنند،

ب) - مسئولیت فیمابین شرکت حمل و نقل یا مدیر از یک طرف و اشخاص ثالث طرف دیگر.

**ماده: (۲)**

**اظهارنامه مربوط به مسئولیت در برابر بروز خسارات جانی**

**بند ۱) -** هر دولتی می‌تواند در هر زمان اعلام دارد که مجموعه مققرات مربوط به مسئولیت در برابر بروز خسارات جانی (فوت، جراحت یا هر آسیب فیزیکی یا روحی) را در قبال قربانیان حوادثی که در قلمرو آن دولت رخ داده، اعمال نخواهد کرد، هرگاه قربانیان جزء اتباع آن دولت یا مقیم آن کشور باشند.

**بند ۲) -** دولتی که طبق بند ۱ بیانیه‌ای صادر نموده می‌تواند در هر زمانی با اعلان به امین اسناد و مدارک از آن انصراف دهد. این انصراف یکماه پس از روزیکه امین اسناد و مدارک انصراف مزبور را به دولت‌های عضو اطلاع داد نافذ می‌باشد.

### **ماده: (۳)**

#### **تعاریف**

در قواعد یکسان حاضر واژه:

(الف) - "زیر ساخت راه آهنی" یعنی کلیه خطوط آهن و تأسیسات ثابت که برای جابجایی وسایط نقلیه راه آهنی و امنیت حمل و نقل ضروری می‌باشد،

(ب) - "مدیر" یعنی کسی که زیر ساخت راه آهنی را فراهم می‌سازد و برطبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که زیرساخت مورد استفاده در آن واقع شده، مسؤول می‌باشد.

(پ) - "حمل و نقل کننده" یعنی کسی که از طریق راه آهن در حمل و نقل بین‌المللی تحت نظارت قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM، اشخاص و کالاها را حمل می‌کند، و برطبق قوانین و دستورالعمل‌های مربوط به مجوز و به رسمیت شناختن مجوز کشوری که شخص این فعالیت را عهده دار می‌شود به وی امتیاز قانونی داده می‌شود.

(ت) - "نیروهای کمکی" یعنی عوامل یا اشخاصی که حمل کننده یا مدیر از خدمتشان برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند هرگاه عوامل و اشخاص مزبور در حیطه فعالیت شان عمل کنند،

(ث) - "شخص ثالث" یعنی هر شخص دیگری به جز مدیر، حمل و نقل کننده و نیروهای کمکی آنها

(ج) - "مجوز" یعنی جواز صادره توسط دولت به یک شرکت ریلی طبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که ظرفیت آن به‌عنوان حمل کننده توسط این مجوز به رسمیت شناخته می‌شود.

(چ) - "گواهی ایمنی" طبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که زیر ساخت مورد استفاده در آن واقع شده، یعنی سند تأیید کننده این امر که:

- سازمان داخلی شرکت و نیز

- پرسنل استخدام شده و وسایط نقلیه مورد استفاده روی زیر ساخت مورد نظر، پاسخگوی نیازهای

ایمنی به منظور تضمین خدمات رسانی بی‌خطر روی زیر ساخت مزبور می‌باشند.

### **ماده: (۴)**

#### **قانون لازم‌الاجرا**

هر ماده‌ای که به طور مستقیم یا غیرمستقیم، از قواعد یکسان حاضر عدول نماید، منسوخ و فاقد اعتبار می‌باشد، مگر آنکه در قواعد یکسان حاضر به گونه دیگری آورده شده باشد. بطلان چنین ماده‌ای سبب ابطال سایر مفاد قرارداد نمی‌شود. معهدا، طرفین، قرارداد می‌توانند مسئولیت و تعهدات سنگین تری را نسبت به آنچه در قواعد

یکسان حاضر پیش‌بینی شده به عهده بگیرند یا بابت خسارات مالی و مفقود شدن کالا حداکثر میزان غرامت را تعیین کنند.

## عنوان دوم قرارداد بهره‌برداری

ماده: (۵)

### محتوا و شکل

**بند ۱) -** روابط فیمابین مدیر و حمل و نقل کننده یا هر شخص ذیحق جهت عقد چنین قراردادی تحت قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که زیرساخت مورد استفاده در آن واقع شده است در قرارداد بهره‌برداری تنظیم می‌شود.

**بند ۲) -** قرارداد جزئیات لازم برای تعیین شرایط اداری، فنی و مالی بهره‌برداری را تنظیم می‌نماید.

**بند ۳) -** قرارداد بایستی به صورت کتبی یا به شکلی مشابه تأیید شود. نبود یا نقص در تأییدیه کتبی یا در شکل مشابه یا فقدان یکی از نکات پیش‌بینی شده در بند ۲ موجودیت یا اعتبار قرارداد تابع قواعد یکسان حاضر را تحت تأثیری قرار نمی‌دهد.

ماده: (۵/۵)

### قوانینی که اجرا نشده باقی می‌مانند

**بند ۱) -** مفاد مواد ۵ و همچنین ۶، ۷ و ۲۲ این تعهدات را اجرا نمی‌کند که باید طرفین قرارداد بهره‌برداری از زیرساخت برطبق قوانین و دستورالعمل‌های کشوری که زیرساخت مورد استفاده از جمله قوانین اتحادیه اروپا در آن واقع شده است پاسخگو باشند.

**بند ۲) -** مفاد مواد ۸ و ۹ این تعهدات را اجرا نمی‌کنند که باید طرفین قرارداد بهره‌برداری از زیرساخت در کشور عضو اتحادیه یا کشوری که قوانین اتحادیه اروپا به دلیل موافقت‌نامه‌های بین‌المللی با اتحادیه اروپا مورد استفاده قرار می‌گیرد پاسخگو باشد.

**بند ۳) -** مفاد مواد ۱ و ۲ به ویژه مربوط به نکات زیر می‌شود:

- موافقت‌نامه‌های بین شرکت‌های ریلی یا متقاضیان مجاز و مدیران زیرساخت
- مجوز
- مجوز ایمنی
- بیمه
- هزینه‌های مشتمل بر طرح‌های عملکرد به منظور کاهش تأخیر و بی‌نظمی‌ها و بهبود عملکرد شبکه ریلی
- تمهیدات پرداخت غرامت به نفع مشتری

### ماده: (۶)

#### تعهدات ویژه حمل و نقل کننده و مدیر

**بند ۱) -** شرکت حمل و نقل باید مجوز به انجام فعالیت حمل و نقل کننده با راه آهن باشد. افرادی که به خدمت گرفته می شده اند و وسائط نقلیه مورد بهره برداری باید با نیازهای ایمنی مطابقت داشته باشند. مدیر می تواند درخواست نماید که حمل کننده با ارایه مجوز و گواهی ایمنی معتبر یا روگرفت های مصدق یا به هر شیوه دیگری احراز شرایط مزبور را اثبات نماید.

**بند ۲) -** حمل و نقل کننده باید در مورد هر گونه اتفاقی که ممکن است در اعتبار مجوز وی، گواهی های ایمنی وی یا سایر مدارک اثبات تأثیر گذارد به مدیر اطلاع دهد.

**بند ۳) -** مدیر می تواند درخواست نماید که حمل کننده اثبات کند که قرارداد بیمه مسئولیت را منعقد کرده یا تدابیر مشابهی را برای پوشش کلیه دعاوی موضوع مواد ۹ تا ۲۱ اتخاذ نموده است.

**بند ۴) -** طرفین قرارداد باید در مورد هر گونه اتفاقی که ممکن است مانع اجرای قرارداد منعقد شده گردد، یکدیگر را مطلع سازند.

### ماده: (۷)

#### مدت قرارداد

**بند ۱) -** مدیر ممکن است قرارداد را بلافاصله لغو کند، هر گاه:

الف) - حمل و نقل کننده دیگر مجاز به انجام فعالیت حمل و نقل ریلی نباشد،

ب) - افراد به خدمت گرفته شده و وسائط نقلیه مورد استفاده با نیازهای ایمنی منطبق نباشند،

پ) - پرداخت حمل و نقل کننده به تأخیر افتاده باشد، یعنی

۱- برای دو دوره متوالی و مبلغی متجاوز از یک ماه استفاده یا

۲- برای بیش از دو دوره پرداخت و مبلغی معادل دو ماه استفاده

ت) - حمل و نقل کننده از یکی از تعهدات ویژه پیش بینی شده در بندهای ۲ و ۳ ماده ۶ به طور مشخصی تخلف کرده باشد.

**بند ۲) -** حمل و نقل کننده می تواند هر گاه که مدیر حق اداره زیر ساخت را از دست بدهد، بلافاصله قرارداد را لغو نماید.



**بند ۳) -** هر یک از طرفین قرارداد می‌تواند در صورت تخلف مشخص طرف دیگر قرارداد از یکی از تعهدات اساسی، هرگاه تعهد مربوط به ایمنی اشخاص و اموال باشد، بلافاصله قرارداد را لغو نماید، طرفین قرارداد می‌توانند در مورد نحوه اعمال این حق توافق نمایند.

**بند ۴) -** طرف قراردادی که سبب لغو قرارداد بوده در برابر خسارت ناشی از آن پاسخگویی طرف دیگر می‌باشد، مگر آنکه ثابت کند که خسارت وارده به خاطر قصور وی نبوده است.

**بند ۵) -** طرفین قرارداد می‌توانند در مورد شرایطی که از مفاد قسمت‌های پ) و ت) بند ۱ و بند ۴ عدول کند موافقت نمایند.

## عنوان سوم مسئولیت

### ماده: (۸)

#### مسئولیت مدیر

**بند ۱) -** مدیر در برابر خسارات ذیل وارده به حمل و نقل کننده یا نیروهای کمکی وی حین بهره‌برداری از زیر ساخت که علت آن به زیر ساخت مربوط می‌باشد مسئول است:

الف) - آسیب‌های جانی (فوت، جراحت یا هر آسیب فیزیکی یا روحی)،

ب) - خسارات مادی (تخریب یا آسیب دیدگی اموال منقول یا غیر منقول)،

پ) - خسارت نقدی ناشی از غرامت‌های قانونی پرداختی توسط حمل و نقل کننده به موجب قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM.

**بند ۲) -** در موارد ذیل از مدیر سلب مسئولیت می‌شود:

الف) - در موارد آسیب جسمی و خسارت نقدی ناشی از غرامت‌های قانونی پرداختی توسط حمل و نقل کننده به موجب قواعد یکسان CIV.

۱- چنانچه حادثه خسارت بار در اثر شرایط غیر مرتبط با بهره‌برداری باشد که مدیر علی‌رغم بذل توجهات لازم به علت ویژگی وضعیت موجود نتواند از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری نماید،

۲- چنانچه حادثه خسارت بار بخاطر قصور شخص خسارت دیده باشد،

۳- چنانچه حادثه خسارت بار بخاطر عملکرد شخص ثالثی باشد که مدیر علی‌رغم بذل توجهات لازم به علت ویژگی وضعیت موجود، نتواند از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری نماید،

ب) - در موارد آسیب مادی و خسارت نقدی ناشی از غرامت‌های قانونی پرداختی توسط حمل و نقل کننده به موجب قواعد یکسان CIM، هرگاه خسارت وارده در اثر قصور حمل و نقل کننده یا به دستور حمل و نقل

کننده که ارتباطی با مدیر نداشته یا به علت شرایطی که مدیر نتوانسته از بروز آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند ایجاد شده باشد.

**بند ۳) -** چنانچه حادثه خسارت بار ناشی از عملکرد یک شخص ثالث بوده و اگر مدیر، علی رغم این امر طبق قسمت الف) بند ۲ به طور کامل از مسئولیت بری نباشد، وی پاسخگویی کلیه مسایل در حدود قواعد یکسان حاضر و بدون لطمه به حق تقاضای غرامت احتمالی علیه شخص ثالث می باشد.

**بند ۴) -** طرفین قرارداد می توانند در مورد اینکه آیا و به چه اندازه مدیر در برابر خسارات وارده حمل و نقل کننده ناشی از تأخیر یا بی نظمی در بهره برداری مسئول می باشد، موافقت نمایند.

## ماده: (۹)

### مسئولیت حمل و نقل کننده

**بند ۱) -** حمل و نقل کننده مسئول،

الف) - آسیب های جانی (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،

ب) - خسارات مادی (تخریب یا آسیب اموال منقول یا غیر منقول)،

می باشد که به مدیر یا نیروهای کمکی وی طی بهره برداری از زیر ساخت، توسط وسیله نقلیه مورد استفاده یا اشخاص یا کالاهای حمل شده وارد شده است.

**بند ۲) -** حمل و نقل کننده در موارد زیر از مسئولیت بری می باشد:

الف) - در مورد آسیب های جانی

۱- چنانچه حادثه خسارت بار در اثر شرایط غیر مرتبط با بهره برداری بوجود آمده باشد که حمل و نقل کننده علی رغم بدل توجهات لازم به علت ویژگی وضعیت موجود نمی توانسته از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری نماید،

۲- تا حدی که حادثه خسارت بار بخاطر قصور شخص خسارت دیده باشد،

۳- چنانچه حادثه خسارت بار به علت عملکرد شخص ثالث بوده که حمل و نقل کننده علی رغم بذل توجهات لازم به علت ویژگی شرایط موجود نمی توانسته از آن اجتناب و از آن پیشگیری نماید،

ب) - در موارد خسارات مادی هرگاه خسارت وارده در اثر قصور یا دستور مدیر ایجاد شده و ارتباطی با حمل و نقل کننده نداشته یا ناشی از شرایطی باشد که حمل و نقل کننده نتوانسته از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

**بند ۳) -** اگر حادثه خسارت بار به علت عملکرد شخص ثالث بوده و چنانچه حمل و نقل کننده طبق قسمت الف) بند ۲ از مسئولیت بری نباشد، وی در حدود قواعد یکسان حاضر و بدون خدشه به تقاضای غرامت احتمالی از شخص ثالث پاسخگویی همه چیز می باشد.

**بند ۴) -** طرفین قرارداد می‌توانند در مورد اینکه آیا و به چه اندازه حمل و نقل کننده مسئول خسارات وارده به مدیر به علت بی‌نظمی در بهره‌برداری می‌باشد، موافقت نمایند.

#### **ماده: (۱۰)**

#### **علل متقارن**

**بند ۱) -** هرگاه علل مربوط به مدیر و علل مربوط به حمل و نقل کننده موجب ایجاد خسارت شوند، هر طرف قرارداد به اندازه علل مربوط به وی به موجب ۸ و ۹ پاسخگو می‌باشد. اگر تعیین میزان دخالت علل متمایز در ایجاد خسارت غیرممکن باشد، هر طرف خسارت وارده به خود را متحمل می‌شود.

**بند ۲) -** هرگاه علل مربوط به مدیر و علل مربوط به چندین حمل و نقل کننده از یک زیر ساخت راه آهنی بهره‌برداری می‌کنند، در ایجاد خسارت دخیل بوده باشد، بند ۱ قابل اعمال می‌باشد.

**بند ۳) -** در موارد خسارات موضوع ماده ۹ هرگاه عمل مربوط به چندین حمل و نقل کننده که از یک زیر ساخت بهره‌برداری می‌کنند موجب ایجاد خسارت شده باشد، جمله نخست بند ۱ قابل اعمال می‌باشد. چنانچه تعیین میزان دخالت علل متمایز در ایجاد خسارت غیرممکن باشد. حمل و نقل کنندگان به طور مساوی در برابر مدیر مسئول می‌باشند.

#### **ماده: (۱۱)**

#### **غرامت قانونی در موارد فوت**

**بند ۱) -** در موارد فوت غرامت قانونی شامل موارد زیر می‌شود:

الف) - هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت، به‌ویژه هزینه‌های حمل جسد و هزینه‌های تدفین،

ب) - چنانچه فوت بلافاصله حادث نشود، غرامات قانونی پیش‌بینی شده در ماده ۱۲.

**بند ۲) -** چنانچه با مرگ شخص، اشخاصی که شخص متوفی به موجب قانون وظیفه ارتزاق آنها را داشته یا در آینده خواهد داشت، از حمایت خود محروم شوند، بایستی خسارت آنها جبران شود. برای پرداخت خسارات به افرادی که متوفی قانوناً به آنها دینی ندارد، تصمیم‌گیری به‌عهده قانون ملی خواهد بود.

#### **ماده: (۱۲)**

#### **غرامت قانونی در موارد جراحات**

در موارد جراحات یا هرگونه آسیب روحی یا جسمی، غرامت قانونی شامل موارد زیر می‌شود:

الف) - هزینه‌های ضروری، به‌ویژه معالجه و حمل،

ب) - جبران خسارت وارده به علت عدم توانائی کاری کامل یا جزئی یا به علت افزایش نیازها.

#### **ماده: (۱۳)**

## جبران خسارت سایر آسیب‌های جسمی

قانون ملی تعیین می‌کند که آیا و به چه اندازه مدیر یا حمل و نقل کننده باید بابت صدمات بدنی غیر از موارد پیش‌بینی شده در موارد ۱۱ و ۱۲ غرامت پرداخت کند.

### ماده: (۱۴)

#### شکل و میزان غرامات در موارد فوت و جراحات

**بند ۱) -** غرامات پیش‌بینی شده در بند ۲، ماده ۱۱ و قسمت ب) ماده ۱۲ باید به صورت یکجا پرداخت شود. معذالک، در صورت اجازه قانونی ملی برای پرداخت اقساط سالانه، غرامت باید به همان طریق در صورت تقاضای شخص خسارت دیده یا ذولحقوق موضوع بند ۲، ماده ۱۱ پرداخت شود.

**بند ۲) -** میزان غرامات پرداختی به موجب بند ۱ طبق قانون ملی تعیین می‌شوند. معذالک در جهت اجرای قواعد یکسان حاضر حداکثر مبلغ برای هر نفر ۱۷۵۰۰۰ واحد شمارش به صورت یکجا یا برحسب مبلغ به صورت اقساط سالانه خواهد بود، در صورتی که قانون ملی حداکثر مبلغ کمتری را پیش‌بینی نماید.

### ماده: (۱۵)

#### اسقاط حق تعیین حدود مسئولیت

چنانچه ثابت شود خسارت ناشی از فعل یا ترک فعلی بوده است که عامل خسارت با انگیزه ایجاد چنین خسارتی یا در اثر بی احتیاطی و با علم به اینکه چنین خسارتی احتمالاً ایجاد خواهد شد، صورت گرفته حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در قواعد یکسان حاضر و همچنین مقررات حقوق ملی که غرامت را به میزان مشخصی محدود می‌کند اعمال نمی‌شود.

### ماده: (۱۶)

#### تبدیل ارز و بهره

**بند ۱) -** هرگاه محاسبه غرامت به تبدیل مبالغ بیان شده، به واحدهای پولی بیگانه را ایجاب نماید، تبدیل با توجه به نرخ روز و محل پرداخت غرامت انجام می‌شود.

**بند ۲) -** ذیحق می‌تواند از روز آغاز آیین مصالحه، از روز درخواست غرامت در محکمه داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون یا از روز ارایه دادخواست به دادگاه بهره‌ای به میزان پنج درصد در سال برای غرامت درخواست نماید.

### ماده: (۱۷)

#### مسئولیت در موارد حوادث هسته‌ای

مدیر و حمل و نقل کننده از مسئولیتی که به موجب قواعد یکسان حاضر بر عهده آنهاست بری می‌باشند، هرگاه خسارت وارده ناشی از حادثه‌ای هسته‌ای باشد و با اجرای قوانین و دستورالعمل‌های دولت تنظیم کننده مسئولیت

در زمینه انرژی هسته‌ای، بهره‌برداری کننده تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگر جایگزین وی، مسئول خسارت مزبور می‌باشد.

#### ماده: (۱۸)

### مسئولیت در قبال نیروهای کمکی

مدیر و حمل و نقل کننده مسئولیت نیروهای کمکی را برعهده دارند.

#### ماده: (۱۹)

### سایر دعاوی

**بند ۱) -** در کلیه مواردی که قواعد یکسان حاضر اعمال می‌شود هرگونه دعوی در خصوص مسئولیت در هر زمینه‌ای فقط در رابط و حدود قواعد یکسان مزبور علیه مدیر یا حمل و نقل کننده قابل اقامه می‌باشد.

**بند ۲) -** همین روال نیز برای هرگونه دعوی اقامه شده علیه نیروهای کمکی که حمل و نقل کننده یا مدیر به موجب ماده ۱۸ مسئول آنها می‌باشند، بکار می‌رود.

#### ماده: (۲۰)

### توافق برای حل و فصل‌ها

طرفین قرارداد می‌توانند در مورد شرایطی موافقت کنند که در آن شرایط حقوق خود را برای غرامت از طرف دیگر قرارداد مطالبه کرده یا از آن چشم‌پوشی کنند.

### عنوان چهارم

### اقامه دعوا از سوی نیروهای کمکی

#### ماده: (۲۱)

### اقامه دعوا علیه مدیر یا حمل و نقل کننده

**بند ۱) -** هرگونه اقامه دعوی مربوط به مسئولیت از سوی نیروهای کمکی حمل و نقل کننده علیه مدیر و به علت خسارات وارده توسط او در هر زمینه‌ای فقط در شرایط و حدود قواعد یکسان حاضر می‌تواند اقامه شود.

**بند ۲) -** هرگونه دعوی مربوط به مسئولیت مطروحه از سوی نیروهای کمکی مدیر علیه حمل و نقل کننده به علت خسارات وارده توسط مشارالیه، به هر عنوانی، فقط در شرایط و حدود قواعد یکسان حاضر قابل اقامه می‌باشد.

### عنوان پنجم

### اعمال حقوق

## ماده: (۲۲)

### آئین مصالحه

طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد آئین مصالحه توافق کرده یا به هیئت داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

## ماده: (۲۳)

### تقاضای غرامت

هرگاه غرامت را مرجع قضائی تعیین کرده و مدیر نیز قانوناً برای حضور در پرونده احضار شده باشد اعتبار پرداختی توسط حمل و نقل کننده بر مبنای قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM قابل بحث نمی‌باشد.

## ماده: (۲۴)

### محل رسیدگی

**بند ۱) -** دعوای حقوقی مبتنی بر قواعد یکسان حاضر را می‌توان در حوزه‌های قضائی کشورهای عضو که به موجب توافق میان طرفین قرارداد تعیین شده، اقامه نمود.

**بند ۲) -** حوزه‌های قضائی ذیصلاح یا حوزه‌های ذیصلاح در کشور عضوی می‌باشد که محل کار مدیر آنجا قرار دارد، مگر آنکه به گونه‌ای دیگر طرف‌های قرارداد توافق کرده باشند.

## ماده: (۲۵)

### مرور زمان

**بند ۱) -** دعوای مبتنی بر قواعد یکسان حاضر با ۳ سال مشمول مرور زمان می‌شود.

**بند ۲) -** مرور زمان از روز ایجاد خسارت آغاز می‌شود.

**بند ۳) -** در موارد فوت اشخاص، مرور زمان از فردای روز فوت آغاز می‌شود و سه سال می‌باشد، بدون اینکه مهلت مزبور از فردای روز حادثه، از پنج سال تجاوز کند.

**بند ۴) -** حتی پس از انقضای مهلت مرور زمان پیش‌بینی شده در بند ۱، شخص مسئول می‌تواند دعوی قابل استیناف خود را اقامه نماید، چنانچه این امر طی مهلت مشخص شده در کشوری باشد که پیگردها در آنجا انجام می‌شود.

معذالک، این مهلت نباید از روزی که شخص اقامه کننده دعوی درخواست را تنظیم یا ابلاغ احضاریه را دریافت نموده، از ۹۰ روز کمتر شود.

**بند ۵) -** هرگاه طرفین دعوا به مصالحه برسند یا هرگاه طرفین دعوا به هیئت داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند، مرور زمان به حالت تعلیق در می‌آید.

**بند ۶) -** بعلاوه، تعلیق و انقطاع مرور زمان طبق قانون ملی تعیین می‌شود.

**قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی  
و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی موردنظر جهت  
استفاده در ترافیک بین‌المللی (APTU - ضمیمه F کنوانسیون )**

**ماده: (۱)**

**گستره**

قواعد یکسان حاضر، روند معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) برای تجهیزات ریلی موردنظر جهت استفاده در ترافیک بین‌المللی را مشخص می‌کند.

**ماده: (۲)**

**تعاریف**

در قواعد یکسان حاضر و ضمایم آن و دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP)، علاوه بر اصطلاحات تعریف شده در ماده ۲ مقررات ATMF، تعریف واژه‌های ذیل عبارت است از:

الف)- "واگن مسافری": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که، فارغ از وسیله کشش، برای حمل مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ همچنین این واژه شامل واگن توشه همراه قطار مسافری نیز می‌شود.

ب)- "پروژه در مرحله بالاتر پیشرفت": به معنای هر پروژه‌ای است که مرحله برنامه‌ریزی یا ساخت آن به جایی رسیده باشد که تغییر در مشخصات فنی برای کشور طرف قرارداد قابل پذیرش نباشد. چنین مانعی ممکن است ماهیت قانونی، قراردادی، اقتصادی، مالی، اجتماعی یا زیست‌محیطی داشته باشد و می‌بایست به نحو مناسب اثبات شود.

پ)- تعویض در چارچوب تعمیر و نگهداری": یعنی در قالب تعمیر و نگهداری اصلاحی یا پیشگیرانه، هرگونه جایگزینی اجزا با قطعاتی که بهره‌وری و کارآیی مشابه دارند.

ت)- "دستورالعمل فنی": یعنی هر قاعده‌ای، غیر از یک استاندارد فنی، که مربوط به ساخت، بهره‌برداری، جنبه‌های ایمنی یا حفظ و نگهداری، یا مربوط به رویه‌ای در خصوص تجهیزات ریلی بوده و در دستورالعمل‌های فنی یکسان آمده است.

ث) - "استاندارد فنی" به معنای یک استاندارد اختیاری است که از سوی یک نهاد استانداردسازی بین‌المللی شناخته شده برحسب روال کاری خاص آن، اتخاذ می‌شوند.

ج) - "واحد کشش": یعنی یک وسیله نقلیه ریلی که به منظور کشش تامین شده است.

چ) - "واگن": به معنای یک وسیله نقلیه ریلی است که فارغ از نیروی کشش، مخصوص حمل کالا می‌باشد.

### ماده: (۳)

#### هدف

**بند ۱) -** هدف از معتبرسازی استانداردهای فنی مرتبط با تجهیزات ریلی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی عبارت است از:

الف) - تسهیل سیر بدون محدودیت وسائط نقلیه و استفاده نامحدود از سایر تجهیزات ریلی در ترافیک بین‌المللی

ب) - کمک به تضمین ایمنی، کارآمدی و آماده بکاری در ترافیک بین‌المللی،

پ) - در نظر گرفتن حفاظت از محیط زیست و سلامت عموم.

**بند ۲) -** هنگام معتبرسازی استانداردهای فنی یا اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP)، صرفاً آن دسته استانداردها یا دستورالعمل‌هایی مد نظر قرار خواهند گرفت که در سطح بین‌المللی تهیه شوند.

**بند ۳) -** تا حد امکان

الف) - بهتر است بهره‌برداری یکسان سیستم‌های فنی و تجهیزات ضروری برای ترافیک بین‌المللی تضمین شود.

ب) - استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان در جهت بهره‌برداری مربوطه باشد، البته اگر لازم باشد شامل موارد گوناگون خواهد بود.

### ماده: (۴)

#### تدوین استانداردها و دستورالعمل‌های فنی



**بند ۱) -** تدوین استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات ریلی و استانداردسازی رویه‌ها و محصولات صنعتی به عهده نهادهای استانداردسازی ملی و بین‌المللی می‌باشد که صلاحیت آنها در این زمینه به رسمیت شناخته شده است.

**بند ۲) -** تدوین دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) به عهده کمیته کارشناسان فنی است که با کمک گروه‌های کاری ذیصلاح و دبیرکل براساس درخواست‌های مطرح‌شده بر طبق ماده ۶ انجام می‌گیرد.

## ماده: (۵)

### معتبرسازی استانداردها و دستورالعمل‌های فنی

**بند ۱) -** کمیته کارشناسان فنی تصمیم می‌گیرند که چگونه یک استاندارد فنی یا بخش خاصی از آن را برحسب روند پیش‌بینی شده در ماده‌های ۱۶، ۲۰ و ۳۳ و ماده ۶ از کنوانسیون معتبر سازند. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شوند.

**بند ۲) -** درخواست معتبرسازی یک استاندارد فنی می‌تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

الف) - هر کشور طرف قرارداد؛

ب) - هر سازمان منطقه‌ای همانطور که در ماده ۲x از ATMF تعریف شده است؛

پ) - هر نهاد استانداردسازی بین‌المللی یا ملی که وظیفه استانداردسازی در حوزه ریلی را به عهده دارد؛ ماده‌ی ۳ بند ۲ باید مد نظر قرار گیرد؛

ت) - هر اتحادیه بین‌المللی که برای اعضای آن وجود استانداردهای فنی مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی هنگام اجرای فعالیت‌هایشان ضروری باشد.

**بند ۳) -** منابع استانداردهای فنی معتبر توسط دبیرکل بر روی وب سایت سازمان منتشر خواهد شد: به محض این که این منبع منتشر شود اعمال این استاندارد فنی دال بر آن است که این استاندارد با دستورالعمل فنی مربوطه انطباق دارد.

**بند ۴) -** اعمال استانداردهای فنی معتبر، امری اختیاری است؛ با این حال، یک استاندارد یا بخشی از آن به واسطه مقرراتی که در یک دستورالعمل فنی یکسان هست ممکن است الزامی گردد.

## ماده: (۶)

### اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان

**بند ۱) -** کمیته کارشناسان فنی تصمیم می‌گیرند که آیا یک دستورالعمل فنی یکسان یا مفادی که آن را برحسب روند پیش‌بینی شده در ماده‌های ۱۶، ۲۰ و بند ۶ از ماده ۳۳ کنوانسیون اصلاح می‌کند اتخاذ نماید یا خیر. این تصمیمات براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شوند.

**بند ۲) -** درخواست اتخاذ یک دستورالعمل فنی یکسان یا اتخاذ مفادی که آن را بر طبق بند ۱ اصلاح می‌دارد می‌تواند از سوی مراجع ذیل صورت گیرد:

الف) - هر کشور طرف قرارداد؛

ب) - هر سازمان منطقه‌ای همانطور که در ماده ۲X از ATMF تعریف شده است؛

پ) - هر اتحادیه بین‌المللی که برای اعضای آن وجود دستورالعمل‌های فنی یکسان مربوط به تجهیزات ریلی به دلایل ایمنی و اقتصادی برای اجرای فعالیت‌ایشان ضروری باشد.

## ماده: (۷)

### شکل درخواست‌ها

درخواست‌های موضوع ماده‌های ۵ و ۶ بایستی خطاب به کمیته کارشناسان فنی و بر طبق بند ۶ از ماده ۱ کنوانسیون به یکی از زبان‌های کاری آن به دبیرکل سازمان ارسال شود. کمیته کارشناسان فنی می‌تواند هر درخواستی را که ناکامل، غیرمنسجم، غیرمستدل یا غیرموجه تشخیص دهد، رد کند. درخواست‌ها بایستی شامل ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشد.

## ماده: (۷) الف)

### ارزیابی پیامدها

**بند ۱) -** کمیسیون کارشناسان فنی بعد از بررسی استدلال و توجیه درخواست‌کننده تصمیم‌گیری خواهد کرد.

**بند ۲) -** این ارزیابی، تأثیر احتمالی آن درخواست برای همه کشورهای طرف قرارداد، بهره‌برداران و دیگر دست‌اندرکاران مربوطه را نشان خواهد داد. اگر طرح پیشنهادی مذکور بر دستورالعمل‌های فنی یکسان (UTP) تأثیری غیر از آن چیزی داشته باشد که مدنظر مستقیم این طرح است، تداخل‌های مذکور نیز باید مدنظر قرار گیرد.

**بند ۳) -** تمامی اشخاص مرتبط، با فراهم آوردن رایگان اطلاعات ضروری - مگر اینکه اطلاعات ضروری فوق‌الذکر تحت پوشش حقوق مالکیت معنوی باشند - در ارزیابی مشارکت خواهند داشت.

## ماده: (۸)

### دستورالعمل‌های فنی یکسان

**بند ۱) -** هرگونه دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده بر روی وب‌سایت منتشر خواهد شد.

**بند ۲) -** اصولاً، هر زیرسیستم تابع یک دستورالعمل فنی یکسان (UTP) است. در صورت لزوم، یک زیرسیستم ممکن است تحت پوشش چندین دستورالعمل فنی یکسان باشد و یا چندین زیرسیستم تحت پوشش یک دستورالعمل فنی یکسان باشد.

**بند ۲ الف) -** دستورالعمل‌های فنی یکسان بایستی در زیرسیستم‌های جدید به کار گرفته شوند. همچنین براساس استراتژی انتقال موضوع بند ۴ قسمت ج، این دستورالعمل‌ها هنگام بهسازی یا بازسازی یک زیرسیستم موجود نیز بایستی به کار گرفته شوند.

**بند ۳) -** دبیرکل بعد از طی فرایند ابلاغ براساس بندهای ۳ و ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون و حداقل یکماه قبل از لازم‌الاجرا شدن، موارد ذیل را در وب‌سایت سازمان منتشر خواهد کرد:

الف) دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده و ابلاغ شده

ب) تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن

پ) فهرست کشورهای طرف قراردادی که این دستورالعمل فنی یکسان شامل آنها می‌شود

ت) فهرست به‌روزرسانی‌شده‌ی دستورالعمل‌های فنی یکسان و تاریخ لازم‌الاجرا شدن آنها

**بند ۴) -** تا حدی که برای رسیدن به اهداف تدوین شده در ماده ۳ لازم باشد دستورالعمل فنی یکسان موضوع زیرسیستم‌ها حداقل باید دارای شرایط ذیل باشد:

الف) گستره مورد نظر خود را نشان دهد (بخشی از شبکه یا واگن‌ها؛ زیرسیستم یا بخشی از زیرسیستم)؛

ب) ملزومات اصلی هر زیرسیستم مورد نظر و تعامل آن با سایر زیرسیستم‌ها را معین کند؛

پ) مشخصات عملیاتی و فنی که باید آن زیرسیستم داشته باشد و تعامل آن با سایر زیرسیستم‌ها را تعیین کند. اگر لازم باشد، این مشخصات می‌تواند برحسب موارد کاربرد زیرسیستم متغیر باشد؛ به طور مثال برطبق طبقه‌بندی‌های خطوط، هاب یا واگن‌ها؛

ت) عناصر ساخت یا مولفه‌های بهره‌برداری متقابل و تعاملات آن که باید از طریق استانداردهای فنی تحت پوشش قرار گیرند- و برای نیل به بهره‌برداری متقابل در سیستم ریلی لازم است- را معین نماید؛

ث) در هر مورد تحت بررسی، مشخص کند که کدام رویه‌ها بایستی به منظور سنجش انطباق با مقررات دستورالعمل فنی یکسان مورد استفاده قرار گیرد. این رویه‌ها بایستی بر مبنای الگوی ارزیابی- که در دستورالعمل فنی یکسان کلی موضوع بند ۸ آمده است- باشد.

ج) استراتژی به کارگیری دستورالعمل فنی یکسان را مشخص کند. علی‌الخصوص، ضروری است مراحل تعیین گردد که باید برای گذر تدریجی از وضعیت فعلی به وضعیت نهایی‌ای که در آن انطباق با دستورالعمل فنی یکسان یک ضابطه می‌باشد انجام شوند؛ برای هر مرحله، مفاد مرحله گذار متناسب گنجانده خواهد شد و

چ) برای کارکنان مربوطه، شرایط ایمنی و سلامت کاری و همچنین صلاحیت‌های حرفه‌ای را که برای انجام عملیات و تعمیر و نگهداری زیرسیستم مربوطه و نیز اجرای دستورالعمل فنی یکسان لازم می‌باشند تعیین کند.

**بند ۵) -** هر دستورالعمل فنی یکسان بایستی بر مبنای آزمایش یک زیرسیستم موجود تدوین شود و یک یا چند زیرسیستم هدف را که به تدریج و در یک بازه زمانی منطقی می‌تواند به دست آید مشخص کند. بر این اساس، اتخاذ تدریجی دستورالعمل فنی یکسان و انطباق با آن، به مرور زمان به نیل به هدف بهره‌برداری متقابل سیستم ریلی کمک خواهد کرد.

**بند ۶) -** دستورالعمل فنی یکسان انطباق‌پذیری سیستم ریلی موجود هر یک از کشورهای طرف قرارداد را به نحو مناسبی حفظ می‌کند. با این هدف، می‌توان برای هر دستورالعمل فنی یکسان، مفادی را برای "موارد خاص"، هم برای شبکه ریلی و هم واگن، تنظیم نمود که یک یا چند کشور طرف قرارداد را تحت پوشش قرار دهد؛ باید توجه خاصی به عرض گاباری، عرض خط یا فاصله بین خطوط و اعزام وسائط نقلیه ریلی از/به کشورهای ثالث صورت گیرد. دستورالعمل فنی یکسان، برای هر "مورد خاص"، قواعد اجرایی اصولی که در بند ۴ قسمت‌های پ تا ج ذکر شده است را مقرر می‌دارد.

**بند ۷) -** اگر برخی جنبه‌های فنی که نظیر ملزومات اساسی هستند صراحتاً تحت پوشش دستورالعمل فنی یکسان قرار نگیرد، این جنبه‌های فنی مسلماً تحت عنوان "موضوعات باز" در آن [دستورالعمل فنی] شناخته خواهد شد.

**بند ۸) -** کمیسیون کارشناسان فنی، ممکن است دستورالعمل فنی یکسانی را اتخاذ کنند که موضوع زیرسیستم‌ها، نظیر مقررات کلی، ملزومات اساسی یا الگوهای ارزیابی نباشند.

**بند ۹) -** دستورالعمل فنی یکسان دارای نمایی با دو ستون است. متنی که در عرض کامل بوده و بی‌ستون است همانند متون مربوطه "مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل" (TSI) اتحادیه اروپا است. متنی که به دو ستون تقسیم می‌شود متفاوت از دستورالعمل فنی یکسان و مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل اتحادیه اروپا یا سایر مقررات مربوطه اتحادیه اروپا است. ستون سمت چپ نشان‌دهنده متن دستورالعمل فنی یکسان (OTIF) است در حالی که ستون سمت راست، متن مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل اتحادیه اروپا را نشان می‌دهد. در انتها الیه سمت راست، منبع مشخصات فنی بهره‌برداری یکسان اتحادیه اروپا نشان داده می‌شود.

## ماده: (۸) الف

### نقائص دستورالعمل فنی یکسان

**بند ۱) -** اگر کمیسیون کارشناسان فنی از این مساله اطلاع یابد که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده دارای اشتباهات یا نقائصی است، از جمله وقتی که دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده ملزومات اساسی را کاملاً فراهم ننماید، کمیته مذکور تدابیر مناسبی اتخاذ خواهد کرد از جمله:

الف) تصمیم‌گیری در این خصوص که آیا لازم است دستورالعمل فنی یکسان مربوطه برطبق مواد ۶ و ۸ اصلاح شود یا خیر و

ب) توصیه‌هایی برای راه‌حل‌های حقوقی تعدیل شده

**بند ۲) -** کشورهای طرف قرارداد، سازمان‌های منطقه‌ای و نهادهای سنجش موظفند در صورت کشف اشتباهات یا نقائصی در دستورالعمل فنی یکسان، بی‌درنگ دبیر کل را از آن مطلع سازند.

## ماده (۹)

## بیانیه‌ها

**بند ۱) -** هر دولت طرف قرارداد می‌تواند ظرف مدت چهار ماه از روز ابلاغ تصمیم کمیسیون کارشناسان فنی توسط دبیرکل طی بیانیه‌ای مستدل به وی ابراز نماید که دولتش آن استاندارد فنی معتبر یا دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده را در زیربنای ریلی واقع در قلمروی خویش و ترافیک روی آن زیربنا به کار نخواهد گرفت یا بخشی از آن را به کار خواهد گرفت.

**بند ۲) -** دولت‌های طرف قرارداد که طبق بند ۱ بیانیه صادر کرده‌اند، در زمره تعداد دولت‌هایی که بر طبق بند ۴ از ماده ۳۵ کنوانسیون بایستی اعتراض خود را تسلیم کنند به حساب نخواهند آمد چرا که تصمیم کمیته کارشناسان فنی در آنها لازم‌الاجرا نخواهد بود.

**بند ۳) -** دولتی که طبق بند ۱ بیانیه صادر کرده می‌تواند در هر زمانی با مطلع ساختن دبیرکل از بیانیه خود انصراف دهد. این انصراف در اولین روز از دومین ماه پس از ابلاغ به دبیرکل نافذ خواهد بود.

### ماده: (۱۰)

#### ملغی شدن اتحاد فنی

پس از به اجرا درآمدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده توسط کمیسیون کارشناسان فنی طبق بند ۱ از ماده ۶، در کلیه کشورهای طرف نسخه سال ۱۹۳۸ کنوانسیون بین‌المللی در خصوص اتحاد فنی راه‌آهن‌ها، که در ۲۱ اکتبر ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، قرارداد مذکور ملغی خواهد شد.

### ماده: (۱۱)

#### تقدم دستورالعمل فنی یکسان

**بند ۱) -** پس از لازم‌الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده توسط کمیسیون کارشناسان فنی بر طبق بند ۱ از ماده ۶، این استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان در روابط میان کشورهای طرف قرارداد بر مقررات کنوانسیون بین‌المللی اتحاد فنی راه‌آهن‌ها نسخه ۱۹۳۸ که در ۲۱ اکتبر سال ۱۸۸۲ در برن به امضاء رسید، مقدم خواهد بود.

**بند ۲) -** پس از لازم الاجرا شدن دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده‌ی کمیسیون کارشناسان فنی طبق بند ۱ از ماده ۶، قواعد یکسان حاضر و نیز استانداردهای فنی و دستورالعمل‌های فنی یکسان، در کشورهای طرف قرارداد بر مقررات فنی زیر مقدم خواهد بود:

الف)- مقررات حاکم بر بهره‌برداری متقابل از واگن‌های مسافری و واگن‌های ترمز در ترافیک بین‌المللی (RIC).

ب)- مقررات حاکم بر بهره‌برداری متقابل از واگن‌ها در ترافیک بین‌المللی (RIV).

## ماده: (۱۲)

### ملزومات فنی ملی

**بند ۱) -** دولت‌های طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کنند که دبیرکل از ملزومات فنی ملی آنها، ملزوماتی که شامل واگن‌ها و سایر تجهیزات ریلی می‌شود، آگاه است. دبیرکل این ملزومات را در بانک اطلاعاتی موضوع ماده ۱۳ قواعد یکسان ATMF منتشر خواهد کرد.

این اطلاعات ظرف مدت ۳ ماه از روزی که قواعد یکسان تجدیدنظر شده لازم الاجرا می‌گردد بایستی به دست دبیرکل برسد.

چنین ملزوماتی فقط تا زمانی لازم الاجرا می‌ماند که خود آن یا ملزومات مشابه از طریق اتخاذ دستورالعمل‌هایی برطبق مواد فوق، نافذ شوند. دولت طرف قرارداد در هر زمانی می‌تواند از این مقررات موقت انصراف دهد و این امر را به اطلاع دبیرکل برساند.

**بند ۲) -** زمانی که یک دستورالعمل فنی یکسان اتخاذ شده یا اصلاح می‌شود دولت طرف قرارداد بایستی اطمینان حاصل کند که دبیرکل - با توجیه و استدلال- از آن ملزومات فنی ملی که در بند ۱ ذکر شد، آگاه است که این امر باز هم مستلزم موافقت است تا از انطباق فنی بین وسائط نقلیه ریلی و شبکه مربوطه اطمینان لازم حاصل گردد. این مساله شامل قواعد ملی قابل کاربرد برای "موضوعات باز" دستورالعمل‌های فنی و قابل کاربرد برای "موارد خاص" است و آن طور که لازم است در دستورالعمل فنی مشخص شده است.

این اطلاعات بایستی شامل "موضوعات باز" و یا "موارد خاص" دستورالعمل فنی یکسان که ملزومات فنی ملی به آن مربوط می‌شود، باشد.

ملزومات فنی ملی صرفاً در صورتی معتبر خواهد ماند که ظرف مدت ۶ ماه از روزی که دستورالعمل فنی مورد نظر یا تغییر در آن لازم‌الاجرا می‌گردد به دست دبیر کل برسد.

**بند ۳) -** این اطلاعات بایستی مشتمل بر متن کامل مقررات فنی ملی به زبان رسمی کشور طرف قرارداد و نیز عنوان و خلاصه‌ای به یکی از زبان‌های رسمی سازمان OTIF باشد.

### ماده: (۱۳)

### جدول برابری

**بند ۱) -** به منظور به حداقل رساندن ارزیابی‌ها و از اینرو هزینه‌های درخواست برای پذیرش فنی، مقررات فنی ملی برطبق ماده ۱۲ بعد از فهرست پارامترها و اصول تدوین شده در ضمیمه قواعد یکسان حاضر طبقه‌بندی خواهد شد. این طبقه‌بندی با مسئولیت کمیسیون کارشناسان فنی انجام می‌شود. کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای با کمیسیون کارشناسان فنی و دبیر کل در انجام این کار همکاری خواهند داشت.

**بند ۲) -** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند با در نظر گرفتن تجربه پذیرش متقابل واکنش‌ها در کشورهای طرف قرارداد، ضمیمه را مورد بررسی قرار دهند.

**بند ۳) -** کمیسیون کارشناسان فنی بایستی از این موضوع اطمینان حاصل کنند که تدوین سند مرجع با ارجاع دادن به کلیه ملزومات فنی ملی ابلاغ شده صورت گیرد. همچنین سند مرجع بایستی بیانگر مقررات مربوطه در دستورالعمل فنی یکسان و مشخصات فنی اتحادیه اروپا جهت بهره‌برداری متقابل (بند ۹ از ماده ۸) باشد. سند مرجع در وب سایت سازمان منتشر و اطلاعات آن به‌روزآوری خواهد شد.

**بند ۴) -** کمیسیون کارشناسان فنی با بررسی کامل نظر کشورهای طرف قرارداد و سازمان‌های منطقه‌ای مورد نظر، تصمیم می‌گیرد برابری، از نظر شرایط ایمنی ریلی، را به شرح ذیل اعلام نماید:

الف) بین ملزومات فنی ملی کشورهای مختلف طرف قرارداد؛

ب) بین مقررات دستورالعمل فنی یکسان و مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل اتحادیه اروپا؛ و

پ) بین ملزومات فنی ملی یک یا چند کشور طرف قرارداد و مقررات دستورالعمل فنی یکسان و یا مقررات مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل اتحادیه اروپا.

این برابری اعلام شده، در جدول برابری در سند مرجع ذکر شده در بند ۳ فوق آورده می‌شود.



## ضمیمه ی APTU

پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی واگن‌های غیرمنطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه‌بندی مقررات فنی ملی بایستی مورد بررسی قرار گیرند

### (۱) فهرست پارامترها

#### ۱,۱ مستندسازی کلی

اسناد و مدارک کلی (مشمول بر شرح واگن جدید، نوسازی یا به‌سازی شده و کاربری مورد نظر آن، طراحی، تعمیر، بهره‌برداری و اطلاعات تعمیر و نگهداری، اسناد فنی و غیره)

#### ۲,۱ ساختار و قطعات مکانیکی

تعامل و انسجام مکانیکی بین واگن‌ها (مشمول بر دستگاه چرخ‌دنده‌ی کشش و ضربه‌گیر، راهروهای بین واگن‌ها که آنها را به هم متصل می‌کنند)، مقاومت ساختار واگن و لوازم (به طور مثال صندلی)، قابلیت بارگیری، ایمنی غیرعامل (مشمول بر قابلیت مقاومت داخلی و خارجی در برابر ضربه)

#### ۳,۱ سنجش و تعامل خط

تعامل‌های مکانیکی نسبت به زیربناهای ریلی (شامل حرکت دینامیک و استاتیک، فاصله آزاد لقی و محکم شدن، گاباری، سیستم حرکت و غیره)

#### ۴,۱ تجهیزات ترمزگیری

اقلام مربوط به ترمزگیری (شامل جلوگیری از لغزش چرخ، کنترل ترمز و عملکرد ترمز در حین کار، وضعیت‌های اضطراری و شیوه‌های توقف)

#### ۵,۱ موارد مربوط به امور مسافری

تسهیلات مسافری و فضای مسافری (شامل درها و پنجره‌های مسافری، ملزوماتی برای افراد با توان حرکتی پایین، و غیره)

#### ۶,۱ شرایط زیست‌محیطی و تأثیرات ایرو‌دینامیکی

تأثیر محیط زیست بر واگن و تأثیر واگن بر محیط زیست (شامل شرایط ایروودینامیکی و نیز تعامل بین واگن و بخش اطراف طول خط سیستم ریلی و همچنین تعامل واگن با زیست محیط بیرونی)

۷,۱ هشدار بیرونی، علامت گذاری، ملزومات انسجام نرم افزاری و عملکردی

هشدار بیرونی، علامت گذاری، عملکرد و انسجام نرم افزاری، به عنوان مثال عملیات مربوط به ایمنی که روی حرکت قطار و از جمله قطار اتوبوسی تأثیر می گذارد

۸,۱ سیستم های کنترل و تأمین جریان برق داخل قطار

نیروی محرکه ی داخل قطار، برق و سیستم های کنترل به علاوه تعامل واگن با زیرساخت تأمین جریان برق و همه ابعاد انطباق الکترومغناطیسی

۹,۱ محیط زیست، تعاملات و تسهیلات کارکنان

تسهیلات داخل قطار، تعامل ها، محیط و شرایط کاری کارکنان (شامل کابین راننده، تعامل بین دستگاه و راننده)

۱۰,۱ تخلیه و ایمن بودن در برابر آتش

۱۱,۱ خدمات رسانی

تسهیلات داخل قطار و تعاملات برای خدمات رسانی

۱۲,۱ علائم الکتریکی، هدایت و کنترل داخل قطار

لازم است تمامی تجهیزات داخل قطار از ایمنی و هدایت و کنترل حرکت قطارهایی که مجاز به سیر در شبکه هستند و تأثیرات آن بر بخش طول خط سیستم ریلی اطمینان حاصل شود

۱۳,۱ ملزومات بهره برداری خاص

ملزومات بهره برداری خاص از واگن ها (شامل وضعیت خرابی واگن، بهبود واگن و غیره)

۱۴,۱ موارد مربوط به حمل بار

ملزومات مخصوص حمل بار و محیط زیست (از جمله تسهیلاتی که اختصاصاً برای حمل کالاهای خطرناک لازم است)

توضیحات و مثال‌هایی که در بالا به صورت حروف ایتالیک نوشته شده‌اند صرفاً جهت اطلاع می‌باشد و تعاریف پارامترها محسوب نمی‌شوند.

## **(۲) طبقه‌بندی ملزومات فنی ملی**

ملزومات فنی ملی مرتبط با پارامترهای تعیین شده در بخش ۱ در یکی از ۳ گروه ذیل قرار می‌گیرد. مقررات و محدودیت‌هایی که سرشت کاملاً محلی دارند شامل این‌ها نخواهد بود؛ تایید آنها از طریق بررسی‌هایی است که در موافقت‌نامه دوجانبه بین شرکت‌های ریلی و مدیران زیربنایی صورت خواهد گرفت.

### **گروه الف**

گروه الف موارد ذیل را تحت پوشش قرار می‌دهد:

- استانداردهای بین‌المللی،
- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات ملی سایر دول عضو، از نظر ایمنی ریلی برابر تلقی می‌شود،
- آن دسته مقررات ملی، که با مقررات دستورالعمل فنی یکسان و مشخصات فنی بهره‌برداری متقابل اتحادیه اروپا، از نظر ایمنی ریلی برابر تلقی می‌شود،

### **گروه ب**

گروه ب تمامی مقرراتی را تحت پوشش قرار می‌دهد که در حیطه گروه الف یا پ قرار نداشته یا اینکه هنوز امکان طبقه‌بندی آنها در یکی از این گروه‌ها مقدور نمی‌باشد.

### **گروه پ**

گروه پ مقرراتی را تحت پوشش قرار می‌دهد که بسیار ضروری بوده و با مشخصه‌های زیربنایی فنی همراه است تا بهره‌برداری متقابل و ایمن در شبکه مربوطه (به طور مثال، گاباری) تضمین شود.

## قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از زیرساخت در حمل و نقل بین‌المللی ریلی (CUI - ضمیمه E کنوانسیون)

### عنوان اول

#### کلیات

#### ماده (۱)

#### گستره

**بند ۱-** قواعد یکسان حاضر در مورد هر گونه قرارداد استفاده از زیرساخت ریلی در حمل و نقل بین‌المللی طبق قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM اعمال می‌شود. این امر صرف‌نظر از مقر و ملیت طرفین قرارداد صورت می‌پذیرد. قواعد یکسان حاضر حتی در صورتی که زیرساخت ریلی توسط دولت‌ها، مؤسسات یا سازمان‌های دولتی مدیریت یا استفاده شوند، نیز اعمال می‌گردد.

**بند ۲-** مشروط بر ماده ۲۱، قواعد یکسان حاضر در مورد سایر روابط به ویژه در موارد زیر قانونی اعمال نمی‌شوند:

(a) مسئولیت شرکت حمل و نقل یا مدیر در قبال ماموران شرکت یا سایر اشخاصی که از خدمات آنها برای انجام وظیفه خود می‌پردازند،

(b) مسئولیت فی‌مابین شرکت حمل و نقل یا مدیر از یک طرف و اشخاص ثالث از طرف دیگر.

#### ماده (۲)

#### بیانیه مربوط به مسئولیت در صورت بروز خسارات جانی

**بند ۱-** هر دولتی می‌تواند در هر زمان اعلام نماید که مجموعه مقررات مربوط به مسئولیت را در مورد قربانیان حوادثی که در قلمرو آن دولت رخ داده و جزء اتباع آن دولت یا مقیم آن کشور باشند اعمال نخواهد کرد.

**بند ۲-** دولتی که طبق بند ۱ بیانیه‌ای صادر نموده در هر زمانی با اعلان به امین اسناد و مدارک می‌تواند از آن انصراف دهد. این انصراف یکماه پس از تاریخ اعلام به امین اسناد، به دولت‌های عضو اطلاع داده می‌شود.

#### ماده (۳)

#### تعاریف

در راستای قواعد یکسان حاضر واژه:

(a) "زیرساخت ریلی" به کلیه خطوط آهن و تأسیسات ثابت که برای تردد وسایل نقلیه ریلی و ایمنی حمل و نقل ضروری است، اطلاق می‌گردد؛

(b) "مدیر" به کسی که زیرساخت ریلی را در اختیار می‌گذارد و دارای مسئولیت‌هایی بر اساس قوانین و مقررات اجرایی در دولتی که زیرساخت در آن قرار دارد می‌باشد، اطلاق می‌گردد؛

(c) "حمل و نقل کننده" به فردی اطلاق می‌گردد که اشخاص و کالاها را از طریق راه آهن در ترافیک بین‌المللی تحت نظام قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM حمل می‌کند و دارای مجوز بر اساس قوانین و مقررات مربوط به اعطا و به رسمیت شناختن مجوزهای اجرایی در دولتی که فرد در آن چنین فعالیتی را انجام می‌دهد، می‌باشند؛

(d) "نیروهای کمکی" به عوامل یا به اشخاصی که حمل کننده یا مدیر از خدمات آنها برای اجرای قرارداد استفاده می‌کنند، اطلاق می‌شود در صورتی که این عوامل یا اشخاص مزبور در اجرای وظایفشان عمل کنند،

(e) "شخص ثالث" به شخص دیگری به جز مدیر، کریر و نیروهای کمکی آنها اطلاق ذمی گردد؛

(f) "مجوز" به جواز صادره به شرکت ریلی توسط یک دولت طبق قوانین و مقررات اجرایی آن کشور اطلاق می‌شود که به واسطه آن صلاحیت کریر به رسمیت شناخته می‌شود؛

(g) - "گواهینامه ایمنی" به سندی در رابطه با حمل و نقل کننده اطلاق می‌شود که طبق قوانین و مقررات اجرایی کشوری که زیرساخت در آن واقع شده، با تایید موارد زیر:

- ساختار داخلی شرکت و نیز

- پرسنل استخدامی و وسایل نقلیه مورد استفاده در زیرساخت مورد نظر،

پاسخگوی الزامات ایمنی برای تضمین خدمات‌رسانی بی‌خطر در این زیرساخت می‌باشند.

#### ماده (۴)

#### حقوق الزام آور

هر شرط ضمن قراردادی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از قواعد یکسان حاضر تخطی نماید، باطل و فاقد اعتبار می‌باشد، مگر آنکه در قواعد یکسان حاضر به گونه دیگری آورده شده باشد. بطلان چنین ماده‌ای سبب ابطال سایر مفاد قرارداد نمی‌شود. با وجود این، طرفین قرارداد می‌توانند مسئولیت و تعهدات سنگین تری را نسبت به آنچه که در قواعد یکسان حاضر پیش‌بینی شده به عهده بگیرند یا بابت خسارات مادی حداکثر میزان غرامت را تعیین کنند.

## عنوان دوم قرارداد بهره‌برداری

### ماده (۵)

#### محتوا و شکل

**بند ۱-** روابط فیمابین مدیر و کریر یا هر شخص مجاز دیگر برای انعقاد قراردادی با چنین ماهیتی بر اساس قوانین و مقررات اجرایی در دولتی که زیرساخت در آن واقع شده، در قرارداد بهره‌برداری تنظیم می‌شود.

**بند ۲-** جزئیات لازم برای تعیین شرایط اداری، فنی و مالی بهره‌برداری در قرارداد تنظیم می‌گردد.

**بند ۳-** قرارداد بایستی به صورت کتبی یا به شکلی مشابه تأیید شود. نبود یا نقص در تأییدیه کتبی یا در شکل مشابه یا فقدان یکی از نکات پیش‌بینی شده در بند ۲ بر موجودیت و اعتبار قرارداد که تابع قواعد یکسان حاضر است، تأثیری نمی‌گذارد.

### ماده obis

#### حقوقی بدون تاثیر

**بند ۱-** مقررات ماده ۵ همانند ماده‌های ۶، ۷ و ۲۲ بر تعهداتی که طرفین قرارداد استفاده از زیرساخت ملزم به انجام آنها بر اساس قوانین و مقررات اجرایی دولتی که در آن زیرساختار واقع شده از جمله قوانین جامعه اروپا هستند اثرگذار نیست.

**بند ۲-** مقررات ماده ۸ و ۹ بر تعهداتی که طرفین قرارداد استفاده از زیرساخت ملزم به انجام آنها در کشور عضو جامعه اروپا یا کشوری که قوانین جامعه را به دنبال موافقتنامه‌های بین‌المللی منعقد با جامعه اعمال می‌کند، اثرگذار نیست.

**بند ۳-** مقررات بندهای ۱ و ۲ به موارد زیر اختصاص می‌یابد:

- موافقتنامه‌های منعقد بین شرکت‌های ریلی یا متقاضی مجاز و مدیران زیربنایی،
- اعطای مجوزها،
- تایید موضوعات ایمنی
- بیمه
- نرخ‌گذاری، از جمله سیستم‌های بهبود عملکرد برای کاهش تاخیرات و اختلالات بهره‌برداری و بهبود عملکرد شبکه ریلی،
- تدابیر متخذ برای تعیین غرامت به نفع مشتری و
- آیین‌نامه منازعات.

### ماده (۶)

#### تعهدات ویژه کریر و مدیر

**بند ۱-** کریر باید برای انجام فعالیت مربوطه کریر ریلی مجاز باشد. افرادی که به خدمت گرفته می‌شوند و وسایل نقلیه مورد بهره‌برداری باید با الزامات ایمنی مطابقت داشته باشند. مدیر می‌تواند الزام نماید که حمل‌کننده با ارایه مجوز و گواهینامه‌ی ایمنی معتبر یا کپی‌های برابر با اصل به هر شیوه دیگری احراز شرایط مزبور را اثبات نماید.

**بند ۲-** کریر باید مدیر را از هر گونه اتفاقی که ممکن است بر اعتبار مجوز و گواهینامه‌های ایمنی وی یا سایر مدارک مثبت تأثیر بگذارد، مطلع نماید.

**بند ۳-** مدیر می‌تواند الزام نماید که حمل‌کننده انعقاد قرارداد بیمه مسئولیت کافی یا در اختیار داشتن دستورالعمل‌های مشابه برای پوشش کلیه دعاوی موضوع ماده‌های ۹ تا ۲۱ را اثبات نماید. حمل‌کننده باید با ارائه گواهی و مدرک لازم ثابت نماید که سالانه قرارداد بیمه مسئولیت یا دستورالعمل‌های مشابه به قوت خود باقیست. و مدیر را از هر گونه اصلاح قبل از آنکه اثرات خود را بجای بگذارد، مطلع نماید.

**بند ۴-** طرفین قرارداد باید یکدیگر را از هر گونه رویدادی که ممکن است مانع اجرای قرارداد منعقد بین آنها گردد، مطلع سازند.

## ماده (۷)

### هدف قرارداد

بند ۱- مدیر می‌تواند در موارد زیر قرارداد استفاده را فی الفور فسخ نماید:

(a) کریر مجاز به انجام فعالیت مربوط به کریر ریلی نباشد؛

(b) افراد به خدمت گرفته شده و وسایل نقلیه مورد بهره‌برداری با الزامات ایمنی مطابقت نداشته باشند؛

(c) کریر در پرداخت موارد زیر تاخیر داشته باشد:

۱- برای دو سررسید متوالی و با مبلغی که از ارزش واقعی مبادله استفاده برای یکماه بیشتر است؛ یا

۲- برای مدتی بیش از دو سررسید و با مبلغی برابر با ارزش واقعی مبادله استفاده برای دو ماه؛

(d) کریر به گونه‌ای مشخص یکی از تعهدات ویژه پیش‌بینی شده در بندهای ۲ و ۳ ماده ۶ را نقض نماید.

**بند ۲-** چنانچه مدیر امتیاز مدیریت زیرساختار را از دست دهد، کریر می‌تواند قرارداد استفاده را فی الفور فسخ نماید.

**بند ۳-** هر یک از طرفین قرارداد استفاده در صورت نقض مشهود یکی از تعهدات اصلی مربوط به ایمنی اشخاص و کالاها توسط طرف دیگر قرارداد، می‌تواند بی‌درنگ آن را فسخ نماید؛ طرفین قرارداد می‌توانند در خصوص نحوه اجرای این امتیاز توافق نمایند.

**بند ۴-** طرف قراردادی که منشاء فسخ قرارداد است در برابر طرف مقابل خود، مشروط بر عدم اثبات اینکه خسارت ناشی از اشتباه وی بوده است، پاسخگوی خسارات ناشی از آن خواهد بود.

**بند ۵-** طرفین قرارداد می‌توانند در خصوص شرایط فسخ مقررات موارد C و D بند ۱ و بند ۴ توافق نمایند.

## عنوان سوم

### مسئولیت

#### ماده ۸

#### مسئولیت مدیر زیربنایی

**بند ۱-** مدیران زیربنایی مسئول خسارات وارده زیر به کریر یا به وابسته‌های آن طی استفاده از زیرساختار که منشا زیرساختاری دارند می‌باشد:

- (a) خسارات جانی (فوت، جراحت یا سایر آسیب‌های روحی و جسمی)،
- (b) خسارات مادی (تخریب یا آسیب کالاهای منقول و غیرمنقول)،
- (c) خسارات مالی ناشی از سودوزیان وارده به کریر طبق قواعد یکسان CIV و قواعد یکسان CIM.

**بند ۲-** در موارد زیر از مدیر زیربنایی سلب مسئولیت می‌گردد:

(a) در صورت خسارات جانی و مالی حاصل از سودوزیان وارده به کریر طبق قواعد یکسان CIV

۱- چنانچه رویداد زیان‌بار به علت شرایط خارجی در بهره‌برداری به‌وقوع پیوسته که مدیر زیربنایی علی‌رغم تلاش‌های لازم به‌عمل آمده بر اساس ویژگی‌های مکانی، قادر به اجتناب از حادثه و پیشگیری از پیامدهای آن نبوده است.

۲- چنانچه که این رویداد زیان‌بار از اشتباه فردی که متحمل ضرر شده حادث شده باشد،

۳- چنانچه رویداد زیان‌بار ناشی از اشتباه رفتار شخص ثالثی باشد که مدیر زیربنایی علی‌رغم تلاش‌های لازم به‌عمل آمده بر اساس ویژگی‌های مکانی قادر به اجتناب از حادثه و پیشگیری از پیامدهای آن نبوده است.

(b) در صورت بروز خسارات مادی و مالی ناشی از سودوزیان وارده به کریر طبق قواعد یکسان CIM، و چنانچه خسارت به علت اشتباه کریر یا دستور وی که به مدیر زیربنایی مربوط نمی‌شود یا به دلیل اوضاعی که مدیر زیربنایی قادر به اجتناب از حادثه و پیشگیری از پیامدهای آن نبوده است، باشد.

**بند ۳-** چنانچه رویداد زیان‌بار ناشی از اشتباه رفتار شخص ثالثی باشد و علی‌رغم این‌ها، مدیر زیربنایی بر اساس مورد a از بند ۲ نمی‌تواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند، وی در محدوده این قواعد یکسان و با اقامه دعوی علیه شخص ثالث پاسخگو خواهد بود.

**بند ۴-** طرفین قرارداد می‌توانند در مورد اینکه آیا و به چه اندازه مدیر در برابر خسارات وارده کریر ناشی از تأخیر یا اختلال در بهره‌برداری مسئول می‌باشد، موافقت نمایند.

#### ماده ۹

#### مسئولیت کریر



**بند ۱-** کریر مسئول خسارات وارده زیر توسط وسایل حمل و نقل مورد استفاده یا افراد یا کالاهای حمل و نقل شده به مدیر زیربنایی یا به وابسته‌های آن طی استفاده از زیرساختار می‌باشد:

(a) خسارات جانی (فوت، جراحت یا هر گونه آسیب روحی یا جسمی دیگر)،

(b) خسارات مادی (تخریب یا آسیب اموال منقول یا غیر منقول)،

**بند ۲-** کریر در موارد زیر مسئول نمی‌باشد:

(a) در مورد خسارات جانی:

۱- چنانچه حادثه زیان‌بار در اثر شرایط خارج از بهره‌برداری بوجود آمده باشد و حمل و نقل کننده

علی‌رغم تلاش‌های لازم به عمل آمده بر اساس ویژگی‌های مکانی قادر نبوده از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری نماید،

۲- چنانچه حادثه زیان‌بار بخاطر قصور شخص خسارت دیده باشد،

۳- چنانچه حادثه زیان‌بار به علت عملکرد شخص ثالث بوده که کریر علی‌رغم تلاش‌های لازم و بر

اساس ویژگی‌های مکانی قادر نبوده از آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری نماید،

(b) در صورت ایجاد خسارت‌های مادی در اثر قصور یا دستور مدیر زیربنایی که ارتباطی با کریر نداشته یا

ناشی از شرایطی بوده که کریر نتوانسته از وقوع آن اجتناب و از پیامدهای آن پیشگیری کند.

**بند ۳-** اگر حادثه زیان‌بار به علت عملکرد شخص ثالث باشد و چنانچه علی‌رغم همه این‌ها از حمل و نقل کننده

طبق مورد a بند ۲ سلب مسئولیت نگردد، وی در حدود قواعد یکسان حاضر و بدون خدشه برای اقامه دعوی احتمالی علیه شخص ثالث پاسخگوی همه چیز خواهد بود.

**بند ۴-** طرفین قرارداد می‌توانند در مورد اینکه آیا و به چه اندازه کریر مسئول خسارات وارده به مدیر به علت

اختلال در بهره‌برداری می‌باشد، موافقت نمایند.

## ماده: (۱۰)

### علل متقارن

**بند ۱-** هرگاه علل حادثه هم به مدیر و هم به کریر نسبت داده شود، هر طرف قرارداد به موجب ماده‌های ۸ و ۹

به اندازه‌ای که حادثه به وی نسبت داده شده پاسخگو خواهد بود. اگر تعیین میزان عللی که به حادثه ختم شده غیرممکن باشد، هر طرف خسارتی را که وارد نموده متحمل می‌شود.

**بند ۲-** هرگاه علل مربوط به ایجاد حادثه هم به مدیر و هم به چندین کریری که از یک زیرساخت ریلی

بهره‌برداری می‌کنند، نسبت داده شود، بند ۱ قابل اعمال می‌باشد.

**بند ۳-** در مورد خسارات موضوع ماده ۹، هرگاه چندین کریر که از یک زیرساخت بهره‌برداری می‌کنند

موجب ایجاد خسارت شده باشند، جمله نخست بند ۱ قابل اعمال می‌باشد. اگر تعیین میزان عللی که به حادثه ختم شده غیرممکن باشد، هر طرف خسارتی را که وارد نموده را متحمل می‌شود.

## ماده (۱۱)

### ضرر و زیان در موارد فوت

**بند ۱-** در موارد فوت ضرر و زیان شامل موارد زیر می‌باشد:

(a) هزینه‌های ضروری مترتب بر فوت، به‌ویژه هزینه‌های حمل جسد و هزینه‌های تدفین،

(b) چنانچه فوت بلافاصله حادث نشود، ضرر و زیان پیش‌بینی شده در ماده ۱۲.

**بند ۲-** چنانچه با مرگ شخص، اشخاصی که شخص متوفی وظیفه ارتزاق آنها را داشته یا در آینده خواهد داشت و از حمایت وی محروم شدند، به موجب قانون می‌بایست غرامت آنها را پرداخت نمود. اقدام به پرداخت خسارت به افرادی که متوفی نگهداری از آنها را بدون آنکه قانوناً متعهد به آن باشد، تابع قانون ملی خواهد بود.

## ماده (۱۲)

### ضرر و زیان در موارد جراحات

در موارد جراحات یا هرگونه آسیب روحی یا جسمی، ضرر و زیان شامل موارد زیر می‌شود:

(a) هزینه‌های ضروری، به‌ویژه معالجه و حمل،

(b) جبران خسارت وارده چه با عدم توانائی کاری کامل یا جزئی چه با افزایش نیازها.

## ماده (۱۳)

### جبران سایر آسیب‌های جسمی

قانون ملی تعیین می‌کند که آیا و به چه اندازه مدیر یا کریر باید بابت صدمات بدنی غیر از موارد پیش‌بینی شده در موارد ۱۱ و ۱۲ ضرر و زیان پرداخت کند.

## ماده (۱۴)

### شکل و میزان ضرر و زیان در موارد فوت و جراحات

**بند ۱-** ضرر و زیان‌های پیش‌بینی شده در بند ۲ ماده ۱۱ و مورد b ماده ۱۲ باید به صورت نقدی پرداخت شود. با این وجود، در صورتی که قانونی ملی تخصیص اقساط سالانه را مجاز بداند و شخص خسارت دیده یا ذیحقان موضوع بند ۲، ماده ۱۱ تقاضای آن را نمایند، ضرر و زیان بدینگونه پرداخت خواهد شد.

**بند ۲-** میزان ضرر و زیان‌های قابل تخصیص به موجب بند ۱، مطابق با قانون ملی تعیین می‌شود. با این وجود، برای اجرای قواعد یکسان حاضر حداکثر مبلغ برای هر نفر ۱۷۵۰۰۰ واحد محاسبه به صورت نقد یا به میزان مبلغ به صورت اقساط سالانه خواهد بود، در صورتی که قانون ملی حداکثر مبلغ کمتری را پیش‌بینی نماید.

## ماده (۱۵)

### محرومیت از حق توسل به حدود مسئولیت

چنانچه ثابت شود خسارت ناشی از فعل یا ترک فعلی بوده است که عامل خسارت یا با انگیزه ایجاد چنین خسارتی یا در اثر بی‌احتیاطی و با علم به اینکه چنین خسارتی احتمالاً ایجاد خواهد شد، صورت گرفته، حدود

مسئولیت پیش‌بینی شده در قواعد یکسان حاضر و همچنین مقررات حقوق ملی که غرامت‌ها را به میزان معینی محدود می‌کند اعمال نمی‌شود.

### ماده (۱۶)

#### تبدیل ارز و بهره

**بند ۱-** هرگاه محاسبه غرامت مستلزم تبدیل مبالغ بیان شده به واحدهای پولی بیگانه باشد، تبدیل آن بر اساس نرخ روز و محل پرداخت غرامت انجام می‌شود.

**بند ۲-** ذیحق می‌تواند بهره‌ی غرامت به میزان پنج درصد در سال را از روز آغاز روند مصالحه، از روز توسل به دادگاه داوری که در عنوان پنجم کنوانسیون پیش‌بینی شده یا از روز ارایه دادخواست به دیوان عدالت مطالبه نماید.

### ماده (۱۷)

#### مسئولیت در موارد حوادث هسته‌ای

هرگاه خسارت وارده ناشی از حوادث هسته‌ای باشد و در اجرای قوانین و دستورالعمل‌های دولتی که به حل و فصل موضوع مسئولیت در زمینه انرژی هسته‌ای می‌پردازد، بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا هر شخص دیگر جایگزین وی، مسئول خسارت مزبور باشد، مدیر و کریر از مسئولیتی که به موجب قواعد یکسان حاضر بر عهده آنهاست بری خواهد بود.

### ماده (۱۸)

#### مسئولیت در قبال نیروهای کمکی

مدیر و کریر مسئولیت نیروهای کمکی خود را بر عهده دارند.

### ماده (۱۹)

#### سایر دعاوی

**بند ۱-** در کلیه مواردی که قواعد یکسان حاضر اعمال می‌شود هرگونه دعوی در خصوص مسئولیت با هر عنوانی، فقط در شرایط و حدود قواعد یکسان حاضر علیه مدیر یا کریر قابل اقامه می‌باشد.

**بند ۲-** همین روال نیز برای هرگونه دعوی اقامه شده علیه نیروهای کمکی که کریر یا مدیر به موجب ماده ۱۸ مسئول آنها می‌باشند، بکار می‌رود.

### ماده (۲۰)

#### توافق برای حل و فصل‌ها

طرفین قرارداد می‌توانند در مورد شرایطی موافقت کنند که در آن شرایط حقوق خود را برای غرامت از طرف دیگر قرارداد مطالبه کرده یا از آن چشم‌پوشی کنند.

**عنوان چهارم**  
**اقامة دعوا از سوی نیروهای کمکی**

**ماده (۲۱)**

**اقامة دعوی علیه مدیر یا حمل و نقل کننده**

**بند ۱-** هرگونه دعوی با مسئولیت نیروهای کمکی کریر علیه مدیر برای خسارات وارده توسط وی با هر عنوانی فقط در شرایط و حدود قواعد یکسان حاضر قابل اقامه است.

**بند ۲-** هرگونه دعوی با مسئولیت نیروهای کمکی مدیر علیه کریر به علت خسارات وارده توسط وی با هر عنوانی، فقط در شرایط و حدود قواعد یکسان حاضر قابل اقامه است.

## عنوان پنجم اعمال حقوق

### ماده (۲۲)

#### آئین مصالحه

طرف‌های قرارداد می‌توانند در مورد روند مصالحه توافق کرده یا به هیئت داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند.

### ماده (۲۳)

#### استیناف

هرگاه غرامت را به‌طور قضائی تعیین شده باشد و مدیر نیز قانوناً برای حضور در پرونده احضار شده باشد، اعتبار پرداخت انجام شده توسط کریر بر مبنای قواعد یکسان CIV یا قواعد یکسان CIM قابل اعتراض نیست.

### ماده (۲۴)

#### محل رسیدگی

**بند ۱-** دعوای حقوقی مبتنی بر قواعد یکسان حاضر را می‌توان در حوزه‌های قضائی کشورهای عضو که با توافق مشترک طرفین قرارداد تعیین می‌شوند، اقامه نمود.

**بند ۲-** حوزه قضائی ذیصلاح همان حوزه قضایی دولت عضو می‌باشد که مقرر مدیر در آنجا قرار دارد، مگر آنکه به گونه‌ای دیگر طرفهای قرارداد توافق شده باشد.

### ماده (۲۵)

#### مقررات

**بند ۱-** دعوای مبتنی بر قواعد یکسان حاضر به ازای هر ۳ سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

**بند ۲-** این مهلت کوتاه (مشمولیت مرور زمان) از روز ایجاد خسارت آغاز می‌شود.

**بند ۳-** در صورت فوت اشخاص، مهلت زمانی از فردای روز فوت آغاز می‌شود و سه ساله است، در حالیکه این مهلت برای حادثه زیان‌بار به پنج سال قابل محاسبه از فردای روز حادثه هم متجاوز می‌گردد.

**بند ۴-** حتی پس از انقضای مهلت زمانی پیش‌بینی شده در بند ۱، شخص مسئول می‌تواند دعوی قابل استیناف خود را اقامه نماید، چنانچه این استیناف طی مهلت مشخص شده در کشوری اقامه گردد که پیگردها در آن انجام می‌شود. معذالک، این مهلت نباید از ۹۰ روز کمتر باشد. این مهلت از روزی محاسبه می‌شود که شخص اقامه کننده دعوی، دادخواست را تنظیم یا ابلاغ احضاریه را دریافت نموده است.

**بند ۵-** هرگاه طرفین دعوا مصالحه نمایند یا هرگاه طرفین دعوا به هیئت داوری پیش‌بینی شده در عنوان پنجم کنوانسیون رجوع کنند، مهلت انقضاء به حالت تعلیق در می‌آید.

**بند ۶-** بعلاوه، تعلیق و توقف مهلت انقضاء طبق قانون ملی تعیین می شود.  
**پایان ضمیمه E اصلاح شده توسط خانم شادپور**

**قواعد یکسان مربوط به پذیرش فنی تجهیزات  
ریلی مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی  
(ATMF - ضمیمه G کنوانسیون)**

**ماده: (۱)**

**گستره**

قواعد یکسان حاضر به تعیین روندی می‌پردازد که طبق آن وسایل نقلیه ریلی برای تردد پذیرش شده و سایر ناوگان ریلی در ترافیک بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

**ماده (۲)**

**تعاریف**

در راستای این قواعد یکسان و ضوابط آتی آن، قواعد یکسان APTU و ضمایم آن و مقررات فنی هماهنگ APTU (PTU)، تعاریف زیر به کار برده می‌شوند:

(a) حادثه به رویداد ناخواسته و غیرعمدی و پیش‌بینی نشده، یا زنجیره‌ای از رویدادهای با چنین ماهیتی اطلاق می‌گردد که پیامدهای مضر به همراه دارد؛ حوادث در پر موارد زیر حاصل می‌گردد: تصادفات، خروج از ریل، حوادث حاصله در گذرگاه هم سطح، حوادث حاصله از برخورد اشخاص با وسایل نقلیه در حال حرکت، آتش سوزی و سایر موارد؛

(b) "پذیرش نوع ساخت" به امتیاز اعطا شده‌ای اطلاق می‌گردد که بواسطه آن مقام ذیصلاح نوع ساخت وسیله نقلیه ریلی، به‌عنوان مبنای پذیرش آلات نقلیه‌ای که پاسخگوی این نوع ساخت هستند را در بهره‌برداری مجاز می‌شمارد.

(c) "پذیرش در بهره‌برداری" به امتیاز اعطا شده‌ای اطلاق می‌گردد که بواسطه آن مقام ذیصلاح هر گونه وسیله نقلیه ریلی یا سایر ناوگان ریلی را برای تردد در ترافیک بین‌المللی مجاز می‌شمارد.

(d) "کمیسیون کارشناسان فنی" به کمیسیون پیش‌بینی شده در مورد f، بند ۱ از ماده ۱۳ کنوانسیون اطلاق می‌شود.

(da) - "نهاد پیمانکاری" به هر گونه نهاد دولتی یا خصوصی که دستور طراحی یا ساخت، بازسازی یا ارتقاء یک زیر سیستم را می‌دهد اطلاق می‌گردد. این نهاد می‌تواند یک شرکت حمل و نقل ریلی، مدیر زیربنایی، مالک و یا واگذارنده باشد که مسئول اجرای پروژه است.

(e) "دولت طرف" عبارت است از هر دولت عضو سازمان که طبق جمله اول کنوانسیون بند ۱ ماده ۴۲، بیانیه‌ای در خصوص این قواعد یکسان صادر نکرده است.

(f) "بیانه" عبارت است از سند ارزیابی انجام شده به طور کل یا جزئی برای تایید اینکه یک وسیله نقلیه، نوع ساخت یا یک عنصر ساخت با قواعد یکسان APTU و PTU های آن از جمله مشخصه های اجرایی و مشخصه های ملی اجرایی طبق ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU مطابقت دارد.

(g) - "جزء ساخت" یا "تشکیل دهنده" به عنصر اولیه، گروهی از اجزاء کامل یا زیرمجموعه ای در یک دستگاهی که در یک وسیله نقلیه ریلی قرار گرفته و یا برای قرار داده شدن در آن ساخته شده است؛ مفهوم "جزء ساخت" همزمان اجزای مادی و غیرمادی مثل یک نرم افزار را شامل می شود.

(h) "نهاد مسئول تعمیر و نگهداری" (ECM) به نهاد مسئول تعمیر و نگهداری وسیله نقلیه اطلاق می گردد که در دفتر ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ درج شده است.

(i) "الزامات اصلی" به کلیه شروط توصیف شده در قواعد یکسان APTU گفته می شود که می بایست در سیستم ریلی، زیرسیستم ها و اجزای بهره برداری متقابل از جمله رابطها رعایت گردد.

(j) "سانحه" به هر رویدادی بجز حادثه یا حادثه شدید مرتبط با بهره برداری قطارها و اثرگذار بر ایمنی بهره برداری گفته می شود.

(K) "مدیر زیربنایی" به هر شرکت یا مقامی که زیرساختار را مدیریت می نماید اطلاق می گردد.

(l) "ترافیک بین المللی" به تردد وسایل نقلیه ریلی از خطوط ریلی گفته می شود که حداقل از دو دولت طرف گذر می کنند.

(m) "بررسی" به رویه ای اطلاق می شود که برای پیش بینی سوانح و حوادث در نظر گرفته شده است و شامل جمع آوری و آنالیز اطلاعات و نتیجه گیری می باشد و مشتمل بر تعیین دلایل (از قبیل عملیات، حذفی ها، رویدادها، شرایط یا ترکیبی از این دلایل که باعث وقوع سانحه یا حادثه می گردد) است و در صورت مقتضی توصیه هایی در خصوص ایمنی تدوین می گردد.

(n) "مالک" به شخص یا نهادی گفته می شود که ضمن دارا بودن مالکیت وسیله نقلیه یا امتیاز استفاده از آن، از وسیله نقلیه به عنوان وسیله حمل بهره برداری می نماید و در دفتر ثبت وسایل نقلیه طبق ماده ۱۳ درج شده است.

(o) "فایل تعمیر و نگهداری" به سند یا اسنادی اطلاق می گردد که وظایف بازرسی و تعمیر و نگهداری بر روی (نوع) وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی در آن تصریح گردیده و براساس قوانین و مشخصه های PTU تدوین می شوند که حاوی موارد ویژه احتمالی و مشخصه های فنی ملی قابل اجرا بموجب ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU می باشد.

(P) "فایل فهرست تعمیر و نگهداری" به اسنادی در خصوص یک وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی مجاز اطلاق می شود که شامل فهرست حالات سرویس همچنین بازرسی ها و عملیات تعمیر و نگهداری انجام شده بر روی وسیله نقلیه می باشد.



(q) "شبکه" به خطوط، ایستگاه‌ها، پایانه‌ها و هر نوع تجهیزات ثابت مورد نیاز برای تضمین بهره‌برداری مطمئن و مستمر سیستم ریلی گفته می‌شود.

(r) "نقاط باز" به جنبه‌های فنی مربوط به الزامات اصلی که به‌طور صریح در PTU بررسی نشده‌اند گفته می‌شود.

(s) "سایر ناوگان ریلی" به هر گونه تجهیزات ریلی که یک وسیله نقلیه ریلی نیست ولی برای استفاده در ترافیک بین‌المللی در نظر گرفته شده اطلاق می‌گردد.

(t) "شرکت حمل و نقل ریلی" به هر شرکت خصوصی یا دولتی گفته می‌شود که:

- مجاز به حمل اشخاص یا کالا توسط راه آهن تضمین کننده کشش بوده یا
- منحصراً کشش را تضمین می‌کنند.

(u) "زیرساختار ریلی" (یا به‌طور ساده زیرساخت) به مجموع خطوط ریلی و تاسیسات ثابتی اطلاق می‌گردد که در مطابقت با وسیله نقلیه و سایر ناوگان ریلی مجاز بر اساس این قواعد یکسان و برای تردد وسیله نقلیه و سایر ناوگان ریلی در ایمنی کامل مورد نیاز هستند.

(v) "ناوگان ریلی" به وسایل نقلیه ریلی و سایر تجهیزات ریلی و زیرساخت‌های ریلی اطلاق می‌گردد.

(w) "وسایل نقلیه ریلی" به هر گونه وسیله نقلیه‌ی مناسب برای تردد بر روی چرخ‌های خود در خطوط آهن با یا بدون کشش اطلاق می‌شود.

(x) "سازمان منطقه ای" به سازمانی گفته می‌شود که در ماده ۳۸ کنوانسیون توصیف شده و برخوردار از صلاحیت انحصاری اعطاشده از سوی دولت‌های طرف می‌باشد.

(y) "بازسازی" به هر گونه کار جایگزینی بزرگ که در یک زیرسیستم یا بخشی از این زیرسیستم انجام می‌شود و عملکرد کلی را تغییر ندهد گفته می‌شود.

(ya) "RID" به ضمیمه C کنوانسیون گفته می‌شود.

(z) "حادثه شدید" به هر گونه برخورد قطار یا خروج از ریل آن که حداقل یک کشته یا ۵ زخمی داشته یا خسارات شدیدی که به ناوگان ریلی در زیرساخت یا در محیط وارد شده و هر گونه حادثه‌ی مشابه با پیامدهای مشخص در خصوص قانونگذاری یا مدیریت ایمنی ریلی اطلاق می‌شود؛ خسارات شدید " خساراتی هستند که امکان برآورد فوری آنها توسط نهاد تحقیق بقرار مبلغ کل حداقل ۱,۸ میلیون DTS وجود دارد.

(aa) "مورد خاص" به هر بخش از سیستم ریلی دولت‌های طرف گفته می‌شود که بدلیل محدودیت‌های

جغرافیایی، توپوگرافی، محیط شهری یا پیوستگی نسبت به سیستم موجود مستلزم مقررات خاصی در

PTU به‌طور موقت یا قطعی می‌باشد. این موارد می‌توانند شامل خطوط و شبکه‌های ریلی مجزا از

باقیمانده شبکه، گاباری، عرض یا فاصله عرضی خطوط، همچنین وسایل نقلیه و سایر تجهیزات ریلی که

منحصراً برای استفاده محلی، منطقه‌ای یا تاریخی در نظر گرفته شده‌اند و وسایل نقلیه و سایر تجهیزات ریلی از یا به مقصد کشورهای ثالث، باشند.

(bb) "زیرسیستم" به نتیجه تقسیم سیستم ریلی مندرج در PTU اطلاق می‌شود. این زیرسیستم‌ها که برای آنها الزامات اصلی می‌بایست توصیف شود از ماهیت ساختاری و عملکردی برخوردار هستند.

(cc) "پذیرش فنی" به روندی گفته می‌شود که توسط مقامات ذیصلاح برای اجازه دادن وسیله نقلیه ریلی برای تردد و سایر تجهیزات ریلی برای استفاده در ترافیک بین‌المللی یا برای تایید و پذیرش نوع ساخت انجام می‌شود.

(dd) "گواهینامه فنی" به سند رسمی موفقیت پذیرش فنی تحت یک گواهینامه نوع طراحی و گواهینامه بهره‌برداری معتبر اطلاق می‌گردد.

(ee) "فایل فنی" به اسناد مربوط به وسیله نقلیه یا سایر تجهیزات ریلی گفته می‌شود که حاوی تمامی مشخصه‌های فنی آنها (مشخصه‌های نوع)، از جمله راهنمای استفاده یا مشخصه‌های لازم برای تایید موضوع یا موضوعات مربوطه؛

(eea) "STI" به مشخصه‌های فنی بهره‌برداری متقابل پذیرفته شده طبق دستورالعمل CE/۹۶/۴۸، CE/۲۰۰۱/۱۶، CE/۲۰۰۸/۵۷ گفته می‌شود که هر زیرسیستم یا هر قسمت از زیرسیستم را بمنظور پاسخگویی به الزامات اصلی و تضمین بهره‌برداری سیستم ریلی پوشش می‌دهد

(ff) "نوع ساخت" به مشخصه‌های طراحی پایه وسیله نقلیه یا سایر تجهیزات ریلی گفته می‌شود بگونه‌ای که تحت پوشش یک گواهینامه آزمون واحد که در معیار ارزیابی SB از مقررات PTU تشریح شده است قرار می‌گیرد.

(gg) "ارتقاء" به هرگونه اقدام اصلاحی که به‌طور عمده در زیرسیستم یا بخشی از زیرسیستم انجام می‌شود و موجب بهبود عملکرد کلی آن می‌گردد گفته می‌شود.

### ماده (۳)

#### پذیرش در حمل‌ونقل بین‌المللی

**بند ۱** - هر وسیله نقلیه ریلی باید طبق این قواعد یکسان، برای تردد در ترافیک بین‌المللی مجاز باشد.

**بند ۲** - هدف از پذیرش فنی، بررسی این امر است که آیا وسیله نقلیه ریلی مقررات زیر را رعایت می‌کند:

(a) مقررات ساخت که در مقررات PTU آمده،

(b) مقررات ساخت و مقررات تجهیزات که در مقررات RID آمده،

(c) شروط ویژه پذیرش طبق ماده Va.

**بند ۳** - بندهای ۱ و ۲ و همچنین ماده‌های زیر عیناً در پذیرش فنی سایر ناوگان ریلی و اجزای ساخت واگن یا سایر ناوگان ریلی اعمال می‌شود.

## ماده (۳a)

### تعامل با سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی

**بند ۱-** بر اساس قوانین اجرایی جامعه اروپا (CE) و قوانین ملی مربوطه، وسایل نقلیه و سایر ناوگان ریلی مورد بهره‌برداری برای استفاده تمامی دولت‌های طرف طبق این قواعد یکسان مجاز شمرده می‌شوند.

(a) در صورت توازن تام و کامل بین مقررات STI قابل اجرا و مقررات PTU مربوطه، و  
(b) مشروط بر آنکه مجموعه مشخصه‌های فنی اجرایی (STI)، که طبق آنها وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی مجاز شمرده می‌شوند، تمامی جنبه‌های سیستم فرعی مربوطه را که جزئی از وسیله نقلیه است را پوشش دهد.

(c) مشروط بر آنکه مجموعه مشخصه‌های فنی، هیچ بند بازی در خصوص مطابقت فنی با زیرساختار نداشته باشد و

(d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی به هیچ وجه از مقررات تخطی نکنند. چنانچه این شرایط رعایت نشوند، وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی طبق ماده ۶ بند ۴ تعیین می‌شود.

**بند ۲-** بر اساس این قواعد یکسان، وسایل نقلیه و سایر ناوگان ریلی مجاز به بهره‌برداری، توسط کشورهای عضو جامعه اروپا و در کشورهایی که قوانین جامعه را به دنبال عقد موافقتنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند مورد استفاده قرار می‌گیرد.

(a) در صورت توازن تام و کامل بین مقررات PTU قابل اجرا و مقررات STI مربوطه، و  
(b) مشروط بر آنکه مجموعه مقررات اجرایی PTU، که طبق آنها وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی مجاز شمرده می‌شوند، تمامی جنبه‌های سیستم فرعی مربوطه را که جزئی از وسیله نقلیه است را پوشش دهد.  
(c) مشروط بر آنکه مقررات PTU، هیچ بند بازی در خصوص مطابقت فنی با زیرساختار نداشته باشد و  
(d) مشروط بر آنکه وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی به هیچ وجه از مقررات تخطی نکنند.

چنانچه این شرایط رعایت نشوند، وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی طبق قوانین اجرایی در کشورهای عضو جامعه اروپا و در کشورهایی که قوانین جامعه را به دنبال عقد موافقتنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند تابع مجوز خواهد بود.

**بند ۳-** مجوز بهره‌برداری، تردد و تعمیر و نگهداری وسیله نقلیه یا سایر ناوگان ریلی مورد استفاده در کشورهای عضو جامعه اروپا طبق قوانین جامعه و قوانین ملی قابل اجرا تنظیم می‌گردد. این مقررات نیز در کشورهایی که قوانین جامعه را به دنبال عقد موافقتنامه‌ای بین‌المللی با جامعه اروپا اجرا می‌کنند قابل اجراست.

**بند ۴-** بندهای ۱ تا ۲ نیز عیناً در مجوزها یا پذیرش نوع وسیله نقلیه اعمال می‌شوند.

**بند ۵-** یک نهاد تعمیر و نگهداری (ECM) یک واگن باری که بر اساس بند ۲ ماده ۱۵ تایید شده، طبق قوانین اجرایی جامعه و قوانین ملی مربوطه و برعکس، در صورت توازن تام و کامل بین سیستم اعتباربخشی که بموجب ماده a ۱۴ (۵) دستورالعمل CE/۴۹/۲۰۰۴ در خصوص ایمنی راه آهن های جامعه اروپا و قوانین مصوب کمیسیون کارشناسان فنی بر اساس بند ۲ ماده ۱۵ تصویب شده، تایید می گردد.

#### **ماده (۴)**

#### **روند کار**

**بند ۱-** مراحل پذیرش فنی یک وسیله نقلیه ریلی عبارتند از:

a) یا در یک مرحله و از طریق دادن پذیرش بهره برداری به یک وسیله نقلیه ریلی خاص صورت گیرد.

b) یا در دو مرحله پیاپی با اعطای

- پذیرش نمونه ساخت برای یک نوع وسیله نقلیه ریلی مشخص

- پذیرش بهره برداری از وسایل نقلیه مجزا مطابق با این نمونه ساخت از طریق یک روند ساده که نوع آن را تأیید کند.

**بند ۲-** ارزیابی های مربوط به مطابقت یک وسیله نقلیه ریلی یا یا یک جزء از ساخت با مقررات PTU که پذیرش مبتنی بر این مقررات است، می تواند به مدول های ارزیابی تقسیم شود که هر کدام با یک اظهاریه گواهی می شود. مدول های ارزیابی و مدل اظهاریه توسط کمیسیون کارشناسان فنی تعیین می شود.

**بند ۳-** روند پذیرش فنی زیرساختار ریلی در مقررات اجرایی دولت طرف مربوطه تدوین می شوند.

#### **ماده (۵)**

#### **مرجع ذیصلاح**

**بند ۱-** مجوز فنی توسط مرجع ملی یا بین المللی مطابق با قوانین و مقررات اجرایی در هر دولت طرف صادر می گردد.

**بند ۲-** مقاماتی که در بند ۱ پیش بینی شده اند بر اساس دستورالعمل های اجرایی کشورشان صلاحیت انجام ارزیابی از جمله تدوین اظهاریه های مربوطه را به طور کامل یا جزئی به نهادهای به رسمیت شناخته شده که مقرر آنها در کشورشان واقع شده، می توانند انتقال داده یا انتقال دهند.

انتقال صلاحیت به مواد زیر از جمله شرکت های وابسته نهادهای قبلی ممنوع است:

a) شرکت حمل و نقل ریلی

b) مدیر زیربنایی

c) مالک واگن

d) نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM)

(e) طراح یا سازنده وسیله نقلیه ریلی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم در ساخت وسیله نقلیه ریلی مشارکت دارند.

**بند ۳-** برای آنکه نهادهای مندرج در بند ۲ مناسب شناخته شوند باید شرایط زیر را رعایت نمایند:

(a) نهاد بایست در سازمان خود، ساختار حقوقی و تصمیم گیری‌های خود برای هر گونه شرکت ریلی، مدیر زیربنایی، متقاضی یا نهاد تدارک کالاها مستقل باشد و مدیر آن و کارکنان مسئول انجام بازدیدها یا تدوین گواهینامه‌ها و اظهاریه نباید به طور مستقیم یا به عنوان نماینده ذیصلاح در طراحی، تولید، ساخت یا تعمیر و نگهداری سازندگان واگن‌های یا ناوگان ریلی یا در استفاده از آنها دخالت داشته باشند. این امر امکان تبادل اطلاعات فنی بین تولیدکننده یا سازنده نهاد مذکور را مردود نمی‌کند.

(b) نهاد و کارکنان مسئول ارزیابی‌ها با اختیار تام حرفه‌ای و صلاحیت بالایی فنی ممکن به ارزیابی می‌پردازند و نباید تحت فشار گرفته و بلحاظ خصوصاً مالی که می‌تواند بر قضاوت آنها یا نتایج بازرسی آنها تاثیر بگذارد تحریک شوند به ویژه از طرف اشخاص یا گروهی از افراد که نتایج ارزیابی‌ها بر آنها تاثیر می‌گذارد.

(c) به ویژه، نهاد و کارکنان مسئول ارزیابی‌ها در سطح عملکردی نسبت به نهادهای مسئول بازرسی‌ها در صورت بروز حادثه مستقل می‌باشند.

(d) نهاد کارکنان را استخدام نموده و برای انجام مناسب وظایف فنی-اداری مرتبط با ارزیابی‌ها باید شیوه‌های لازم را در اختیار داشته باشد؛ همچنین باید به تجهیزات مورد لزوم برای ارزیابی‌های استثنایی دسترسی داشته باشد.

(e) کارکنان مسئول ارزیابی‌ها باید خصوصیات زیر را دارا باشند:

- آموزش فنی و حرفه‌ای مناسب

- آگاهی کافی از الزامات مربوط به ارزیابی‌هایی انجام شده توسط وی و دارا بودن تجربه کافی از ارزیابی‌ها و

- توانمندی در تدوین گواهینامه‌ها، گزارشات و توضیحاتی که گزارش رسمی ارزیابی‌های را تشکیل می‌دهد

(f) عدم وابستگی کارکنان مسئول ارزیابی‌ها تضمین می‌شود. به هیچ ماموری نمی‌توان بر پایه تعداد ارزیابی‌های انجام شده یا نتایج این ارزیابی‌ها پرداخت نمود.

(g) نهاد ضمانت مسئولیت مدنی را برعهده می‌گیرد مشروط بر اینکه کشور طبق قوانین ملی این مسئولیت پوشش دهد یا مشروط بر اینکه ارزیابی‌ها مستقیماً توسط کشور طرف انجام نشود.

h) کارکنان نهاد با راز حرفه‌ای در خصوص آگاهی آنان از انجام وظایفشان (بجز مقامات اداری ذیصلاح در کشوری که این فعالیت‌ها انجام می‌شود) بر اساس قواعد یکسان حاضر یا عر الزام قانونی و/یا آیین نامه‌ای دولت طرف از جمله قوانینی جامعه اروپا به یکدیگر مرتبط هستند.

**بند ۴-** دستورالعمل‌های بند ۳ برای مقامات صادرکننده مجوز فنی اعمال می‌شود.

**بند ۵-** یک دولت طرف باید از طریق ابلاغ یا در صورت نیاز با استفاده از روش‌هایی که در قانون جامعه یا قوانین کشورهایایی که با عقد موافقتنامه‌های بین‌المللی با جامعه اروپا، قوانین این جامعه را در کشور خود اعمال می‌کنند آمده، دبیر کل را از نهادهای مسئول ارزیابی، بررسی و قانونگذاری با ذکر حوزه مسئولیت هر یک از آنان مطلع نمایند. دبیر کل فهرست نهادهای، شماره شناسایی و حوزه مسئولیت آنها را منتشر و به روز می‌نماید.

**بند ۶-** هر دولت طرف، نظارت **دقیق** بر نهادهای مندرج در بند ۲ را بر عهده گرفته و اختیارات خود را، ضمن اعلام مداوم آن به دبیر کل، از تمام نهادهایی که از رعایت معیارهای پیش‌بینی شده در بند ۳ سر‌بازمی‌زنند، سلب می‌نماید.

**بند ۷-** دولت طرفی که مشاهده نمود مرجع ارزیابی یا قانونگذاری کشور طرف دیگر یا نهادی را که اختیارات خود را به وی واگذار نموده معیارهای مندرج در بند ۳ را رعایت نکرده، می‌تواند در برابر کمیسیون کارشناسان فنی که در چهار ماه دولت طرف را از موضوع تغییرات با هر ماهیتی مطلع می‌کند اقامه دعوی نماید. تغییراتی که لازم است تا نهاد برای حفظ وضعیتی که به وی سپرده شده آنها را اعمال نماید.

## ماده (۶)

### اعتبار گواهینامه‌های فنی

**بند ۱-** گواهینامه‌های فنی صادره توسط مقامات ذیصلاح یک کشور طرف بر اساس قواعد یکسان حاضر در تمامی کشورهای طرف دیگر دارای اعتبار می‌باشد. با اینحال، تردد در قلمرو این کشورهای طرف و استفاده از آن براساس شروط ویژه این ماده می‌باشد.

**بند ۲-** مجوز بهره‌برداری به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی امکان بهره‌برداری از یک واگن منحصراً در زیرساختارهای منطبق با واگن بر اساس مشخصه‌های آن و سایر شروط پذیرش را می‌دهد. اطمینان از این انطباق بر عهده شرکت حمل‌ونقل ریلی است.

**بند ۳-** بدون تخطی از ماده ۳a، مجوز بهره‌برداری صادره برای واگنی که با مجموعه مقررات قابل اعمال PTU مطابقت دارد به واگن امکان تردد آزاد از قلمرو کشور طرف را می‌دهد مشروط بر اینکه:

(a) تمامی الزامات اصلی تحت پوشش مقررات PTU باشند و

(b) واگن موضوع موارد زیر نباشد:

مورد ویژه یا

بندهای باز مربوط به مطابقت فنی با زیرساختار

## تخطی

شرایط تردد آزاد را می‌توان در مقررات PTU تصریح نمود.

### بند ۴-

(a) چنانچه مجوز بهره‌برداری در یک دولت طرف برای واگنی صادر شده باشد که موضوع یک مورد ویژه، بند باز مربوط به مطابقت فنی با زیرساختار یا یک تخطی است، یا با مقررات PTU در خصوص ناوگان ریلی و سایر دستورات عمل‌های لازم مطابقت ندارد، یا (b) چنانچه تمامی الزامات اصلی در مقررات PTU نیامده باشد، مقامات ذیصلاح کشورهای دیگر می‌توانند از متقاضی درخواست تهیه اطلاعات فنی از قبیل آنالیز خطر یا آزمایشات وسیله نقلیه قبل از اعطای مجوز بهره‌برداری تکمیلی به آن، را نمایند. برای آنکه بخشی از وسیله نقلیه با مقررات PTU یا بخشی از آن مطابقت داشته باشد، مقامات ذیصلاح باید بررسی‌های انجام شده توسط سایر مقامات ذیصلاح را براساس PTU بپذیرد. برای بخش دیگر وسیله نقلیه، مقامات ذیصلاح باید کاملاً جدول معادل پیش‌بینی شده در ماده ۱۱ قواعد یکسان APTU را لحاظ نمایند. رعایت:

(a) مقررات یکسان و مقررات اعلام شده به صورت معادل

(b) مقرراتی که به موردی خاص مرتبط نیستند

(c) مقرراتی که به مطابقت فنی با زیرساختار مرتبط نمی‌شوند

موضوع ارزیابی مجدد قرار نمی‌گیرد.

**بند ۵-** بندهای ۲ تا ۴ به‌طور یکسان در پذیرش نوع ساخت اعمال می‌شوند.

### ماده (۶a)

#### تایید مستندات

**بند ۱-** ارزیابی‌ها، اظهاریه‌ها و سایر مستندات بر اساس این قواعد یکسان به‌عنوان اسناد مثبت غیرقابل انکار توسط مقامات و نهادهای ذیصلاح، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مالکان و مدیران زیرساختار در تمام دولت‌های طرف معتبر شناخته می‌شوند.

**بند ۲-** چنانچه الزامی یا مقرراتی بر اساس ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU مشابه شناخته شود، ارزیابی‌ها و آزمایش‌های همراه آن که قبلاً انجام شده بود، تکرار نمی‌شوند.

### ماده (۶b)

#### تایید آزمایشات فنی و عملکردی

کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند موارد زیر را تصویب نماید.:

قوانینی برای درج در ضمیمه این قواعد یکسان و

مشخصه‌هایی برای درج در یک یا چند PTU در خصوص مقررات مربوط به بازرسی‌های فنی، فایل فهرست نگهداری واگن‌های مجاز و در آزمایشات عملکردی از قبیل تست ترمز قطار، و تایید دوجانبه آنها.

## ماده (۷)

### دستورالعمل‌های قابل اعمال در مورد وسایل نقلیه

**بند ۱-** برای مجاز بودن به تردد و برقرار ماندن آن در ترافیک بین‌المللی، وسایل نقلیه ریلی بایستی موارد زیر را رعایت نمایند:

(a) قواعد یکسان PTU،

(b) دستورالعمل‌های موجود در مقررات RID در صورت قابل اعمال بودن.

**بند ۲-** در صورت نبود مقررات PTU که در زیرسیستم قابل اعمال باشد، پذیرش فنی مبتنی بر مشخصه‌ای فنی ملی قابل اعمال می‌باشد که بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU در کشوری که در آن درخواست پذیرش فنی انجام شده اجرایی شده‌اند.

**بند ۳-** چنانچه مقررات PTU مجموعه الزامات اصلی را پوشش ندهد یا در پورت وجود موردی خاص یا نقاط باز، پذیرش فنی مبتنی بر موارد است:

(a) دستورالعمل‌های موجود در مقررات PTU و

(b) دستورالعمل‌های موجود در مقررات RID در صورت قابل اعمال بودن

(c) مشخصه‌های فنی ملی قابل اعمال که بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU اجرایی شده‌اند.

## ماده (۷a)

### تخطی

کمیسیون کارشناسی فنی مقررات یا دستورالعمل‌های اجباری مربوط به تخطی از مقررات ماده ۷ و روش‌های ارزیابی که مورد استفاده بوده و هستند را تصویب می‌کند.

## ماده (۸)

### دستورالعمل‌های قابل اجرا در زیرساختار ریلی

**بند ۱-** برای تضمین اینکه یک وسیله نقلیه ریلی مجاز به تردد در ترافیک بین‌المللی مربوطه به این قواعد یکسان، در کمال امنیت در زیرساختار ریلی تردد نماید باید الزامات زیر را رعایت نماید

(a) دستورالعمل‌های موجود در مقررات PTU و

(b) دستورالعمل‌های موجود در مقررات RID در صورت قابل اعمال بودن.



**بند ۲-** پذیرش زیرساختار و نظارت بر نگهداری آن طبق دستورالعمل‌های اجرایی دولت طرفی که در آن زیرساختار واقع شده تدوین می‌گردد.

**بند ۳-** ماده‌های ۷ و ۷a در زیرساختار اعمال می‌شوند.

### ماده (۹)

#### دستورالعمل‌های بهره‌برداری

**بند ۱-** شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که از واگن ریلی مورد قبول در حمل‌ونقل بین‌المللی بهره‌برداری می‌کنند نمایند باید از دستورالعمل‌های مربوط به بهره‌برداری از وسیله در حمل‌ونقل بین‌المللی موضوع ضمیمه قواعد یکسان PTU تبعیت نمایند.

**بند ۲-** شرکت‌ها و اداراتی که زیرساخت‌ها و از جمله سیستم‌های ایمنی و کنترل بهره‌برداری را که برای بهره‌برداری در حمل‌ونقل بین‌المللی اختصاص یافته و تنظیم شده‌اند را در کشورهای طرف قرارداد اداره می‌کنند باید از دستورالعمل‌های فنی مندرج در قواعد یکسان APTU تبعیت نموده و در ساخت و مدیریت زیرساخت مزبور همواره آنها را رعایت کنند.

### ماده (۱۰)

#### درخواست و اعطای گواهینامه‌های فنی، بیانیه‌ها و شرایط مربوطه

**بند ۱-** اعطای گواهینامه فنی به نوع ساخت واگن ریلی یا خود واگن ریلی بستگی دارد.

**بند ۲-** افراد زیر می‌توانند درخواست گواهینامه فنی نمایند:

(a) سازنده

(b) مؤسسه حمل‌ونقلی ریلی

(c) دارنده واگن

(d) مالک واگن

e\_ مدیر زیربنایی

**بند ۳-** گواهینامه فنی مشتمل بر بیانیه‌های مناسب را از هر مرجع ذیصلاحی یا هر نهادی از یکی از دولت‌های طرف در چارچوب صلاحیت‌های پیش‌بینی شده در ماده ۵ می‌توان درخواست نمود.

**بند ۴-** چنانچه بند ۴ ماده ۶ در واگن اعمال شود، متقاضی دولت‌های طرف (یا در صورت لزوم خطوطی) را که برای آنها گواهینامه‌های فنی الزامی است را تعیین می‌نماید به نوعی که عبور آزاد تضمین شود، در این صورت مرجع و نهادهای ارزیابی ذیصلاح باید بگونه‌ای همکاری نمایند که روندها برای متقاضی تسهیل شوند.

**بند ۵-** مجموع هزینه‌های مربوط به روندهای پذیرش توسط متقاضی پرداخت می‌شود مگر در صورت وجود مقررات خلاف قانون و مقررات اجرایی کشوی که مجوز در آنجا اعطا شده است.

**بند a ۵-** مجموع تصمیمات، ارزیابی‌ها، آزمون‌ها، غیره باید به نحو غیرقابل تبعیض آمیزی اجرا شوند.

**بند ۶-** متقاضی پرونده فنی و پرونده تعمیر و نگهداری حاوی اطلاعات لازم در مقررات PTU را تهیه و به درخواست خود ضمیمه می‌نماید

**بند ۷-** ارزیاب، ارزیابی خود را در هر ارزیابی انجام شده که توجه گر ارزیابی‌های انجام شده و تصریح کننده مقرراتی که شیء بر اساس آن ارزیابی شده است را در گزارشی تشریح می‌کند و اینکه آیا این شیء در ارزیابی موفق شده یا مردود شده است.

**بند ۸-** متقاضی گواهینامه بهره‌برداری از طریق روند پذیرش فنی تسهیل شده (مورد b بند ۱ ماده ۴) به درخواست خود مورد زیر را الحاق می‌نماید: گواهینامه نوع ساخت که بر اساس بند ۲ ماده ۱۱ تدوین شده و نشان دهنده این است که واگن‌هایی که درخواست گواهینامه بهره‌برداری برای آنها شده به این نوع ساخت مربوط می‌شوند.

**بند ۹-** گواهینامه فنی اصولاً برای مدت نامحدودی اعطا می‌شود؛ محدودی اجرا می‌تواند عمومی یا محدود باشد.

**بند ۱۰-** در صورت اصلاح دستورالعمل‌های مربوط به مقررات مندرج در ماده ۷، که نوع ساخت بر پایه آنها مجاز می‌باشد و در صورت نبود دستورالعمل‌های موقت لازم، دولت طرفی که گواهینامه نوع ساخت در آنجا صادر شده پس از مشاوره با سایر دولت‌هایی که گواهینامه در آنها بر اساس ماده ۶ معتبر است تصمیم‌گیری می‌کند که آیا گواهینامه می‌تواند اعتبار داشته باشد یا باید دوباره تجدید گردد. معیارهای بررسی در صورت تجدید مجوز نوع ساخت تنها به دستورالعمل‌های اصلاحی مربوط می‌شود. این تجدید بر مجوزهای بهره‌برداری اعطایی از قبل بر مبنای انواع مجاز قبلی اثر گذار نیست.

**بند ۱۱-** در صورت بازسازی یا آرایش مجدد قطار، نهاد مزایده کننده یا سازنده پرونده‌ای که در آن پروژه پیش‌نویس شده برای دولت طرف مربوطه ارسال می‌شود. این رونده را بررسی و استراتژی اجرایی که در مقررات PTU اجرایی آمده را لحاظ و تصمیم می‌گیرد آیا مجوز جدید بهره‌برداری در تمامی مواردی که سطح امنیت عمومی زیرسیستم مربوطه می‌تواند به گونه‌ای منفی با امور مورد نظر تاثیر بپذیرد، الزامی است. چنانچه مجوز جدیدی لازم باشد، دولت طرف تصمیم‌گیری می‌نماید که از چه راهکاری مقررات PTU مربوطه را باید در پروژه اعمال نماید.

دولت طرف حداکثر طی ۴ ماه پس از آنکه متقاضی پرونده کامل را تسلیم می‌کند تصمیم‌گیری می‌نماید. زمانیکه مجوز جدیدی لازم باشد و چنانچه PTU به طور کامل اجرا نمی‌شود، دولت طرف موارد زیر را به دبیر کل ابلاغ می‌نماید:

(a) دلیلی که بخاطر آن مقررات PTU به طور کامل اجرا نمی شود  
(b) مشخصه های فنی قابل اجرا به جای مقررات PTU و  
(c) نهادهای مسئول تامین اطلاعات لازم تحت موارد a و b  
دبیرخانه کل اطلاعات ابلاغ شده را در وب سایت سازمان منتشر می کند.  
**بند ۱۲-** بند ۱۱ در خصوص گواهینامه نوع ساخت و هرگونه بیانیه ی مربوط به ساخت یا عناصر ساخت مربوطه اجرا می شود.

### ماده ۱۰a

#### مقررات مربوط به لغو یا تعلیق گواهینامه های فنی

**بند ۱-** مقام ذیصلاح یک دولت طرف بجز مرجع ذیصلاح اعطاکننده (اولین) پذیرش در بهره برداری که متوجه عدم مطابقت می شود باید تمامی جزئیات را به اطلاع (اولین) مرجع ذیصلاح اعطاکننده پذیرش برساند؛ چنانچه عدم مطابقت به گواهینامه نوع ساخت مربوط می شود مرجعی که آنرا صادر کرده نیز باید مطلع شود.  
**بند ۲-** گواهینامه بهره برداری را می توان لغو نمود هرگاه:  
(a) واگن ریلی دیگر با مقررات مطابقت نداشته باشد:

مقررات مندرج در PTU و مشخصه های ملی لازم الاجرا براساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU

یا

شرایط ویژه پذیرش واگن طبق ماده ۷a، یا

مقررات ساخت و مقررات تجهیزات مندرج در RID یا

(b) دارنده واگن، دستور مرجع ذیصلاح را برای رفع نقایص در مهلت مقرر اجرا نکند یا

(c) مقررات و شرایط ناشی از پذیرش محدود طبق بند ۱۰ از ماده ۱۰ اجرا یا رعایت نشوند.

**بند ۳-** فقط مرجعی که گواهینامه نمونه ساخت یا گواهینامه بهره برداری را اعطا نموده می تواند آن را فسخ کند.

**بند ۴-** گواهینامه بهره برداری در موارد زیر به حالت تعلیق در می آید:

(a) چنانچه بازرسی های فنی، بازدیدها، تعمیر و نگهداری و حفظ واگن های ریلی مندرج در فایل تعمیر و نگهداری این واگن ها در قواعد یکسان PTU در شرایط ویژه پذیرش که در ماده ۷a یا در مقررات ساخت تجهیزات مندرج در RID آمده اجرا نشوند.

(b) چنانچه به واگن ریلی آسیب شدید وارد شود و دستورات مرجع ذیصلاح در مورد معرفی وسیله نقلیه رعایت نشود،

(c) قواعد یکسان حاضر و دستورالعمل های مندرج در ضوابط قواعد یکسان APTU رعایت نشود،

d) چنانچه مشخصه‌های ملی قابل اجرا که بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU یا دستورالعمل‌هایی که طبق ماده ۱۳ قواعد یکسان به صورت معادل اعلام شدند، رعایت نشوند. اعتبار گواهینامه‌ها برای دولت یا دولت‌های طرف مربوطه به حالت تعلیق درمی آید.

**بند ۵-** گواهینامه بهره‌برداری زمانی لغو می‌شود که واگن ریلی قادر به بهره‌برداری نباشد. خروج از بهره‌برداری به مقام ذیصلاحی که به مجوز بهره‌برداری آن موافقت نموده ابلاغ می‌شود.

**بند ۶-** بندهای ۱ تا ۴ به نسبت گواهینامه نوع ساخت به کار گرفته می‌شوند.

### ماده (۱۰b)

#### قوانین مربوط به ارزیابی و روندها

**بند ۱-** کمیسیون کارشناسان فنی صلاحیت تصویب سایر دستورالعمل‌های اجباری مربوط به ارزیابی‌ها و قوانین مربوط به روند پذیرش فنی را دارا می‌باشد.

**بند ۲-** بعلاوه، دولت‌های طرف یا سازمان‌های منطقه‌ای می‌توانند دستورالعمل‌های مربوط به روند اجباری و غیرتبعیض‌آمیز در مورد ارزیابی‌ها و الزامات مطروحه در بیانیه‌ها را بدون داشتن هیچگونه منافاتی با مقررات تعیین شده توسط کمیسیون کارشناسان فنی بر اساس بند ۱، تصویب (یا محفوظ) نماید. این دستورالعمل‌ها به دبیر کل ابلاغ می‌شود تا به کمیسیون کارشناسان فنی اطلاع داده و توسط سازمان منتشر گردد.

### ماده (۱۱)

#### گواهینامه‌های فنی و بیانیه‌ها

**بند ۱-** پذیرش نمونه ساخت و پذیرش آن در بهره‌برداری با اسناد جداگانه‌ای تحت عنوان «گواهینامه نمونه ساخت» و «گواهینامه بهره‌برداری» مشخص می‌شود.

**بند ۲-** در گواهینامه نمونه ساخت موارد ذیل باید تصریح گردد:

- a- طراح و سازنده نمونه ساخت واگن ریلی،
- b) پرونده‌های فنی و تعمیر و نگهداری به صورت اسناد پیوستی،
- c) در صورت اقتضا، محدودیت‌ها و شرایط ویژه تردد نمونه ساخت واگن ریلی و واگن ریلی‌های منطبق با آن.
- d) گزارش یا گزارشات ارزیابی به صورت اسناد پیوستی،
- e) در صورت اقتضا، تمام بیانیه‌های صادره مربوطه (بیانیه‌های مطابقت و بررسی)
- f- مقام ذیصلاح صادرکننده گواهینامه و تاریخ صدور و امضای این مقام،
- g- در صورت اقتضا، مدت اعتبار.

**بند ۳-** گواهینامه بهره‌برداری باید موارد ذیل را تصریح نماید:

- a) تمام اطلاعات مندرج در بند ۲، و
- b) کد یا کدهای شناسایی واگن یا واگن‌های تحت پوشش این گواهینامه
- c) اطلاعات دارنده واگن یا واگن‌های تحت پوشش این گواهینامه در صورت عدم رعایت قواعد یکسان و مقررات مندرج در PTU؛
- d) چنانچه مشخصه‌های ملی اجرایی که بر اساس ماده ۱۲ قواعد یکسان APTU یا دستورالعمل‌های معادل بر اساس ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU رعایت، اعتبار گواهینامه‌ها برای دولت یا دولت‌های طرف مربوطه به حالت تعلیق در خواهد آمد.
- بند ۴-** گواهینامه‌ها باید حداقل به دو زبان که یکی از آنها باید از بین زبان‌های کاری سازمان انتخاب شود چاپ گردد.

## ماده (۱۲)

### مدل‌های هماهنگ

- بند ۱-** سازمان مدل‌های هماهنگ گواهینامه‌های مندرج در ماده ۱۱، بیانیه‌های قطعی بر اساس بند ۲ ماده ۴ و گزارش ارزیابی بر اساس بند ۷ ماده ۱۰ را مقرر می‌نماید.
- بند ۲-** مدل‌ها توسط کمیسیون کارشناسان فنی تدوین و تصویب می‌شود.
- بند ۳-** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند در مورد مجاز بودن گواهینامه‌ها و بیانیه‌هایی که در مدل‌های ویژه‌ی مقرر شده در قواعد یکسان انجام شده ولی حاوی اطلاعات لازم بر اساس ماده ۱۱ می‌باشند تصمیم‌گیری می‌نماید به این منظور که به‌عنوان جایگزین‌های معادل به رسمیت شناخته شوند.

## ماده (۱۳)

### دفاتر ثبت

- ماده ۱-** دفتر ثبت به شکل بانک اطلاعاتی الکترونیکی حاوی اطلاعات مربوط به واگن‌های ریلی که گواهینامه بهره‌برداری و نوع ساختی که مجوز ساخت برای آن‌ها صادر شده، ایجاد و به مسئولیت سازمان به روزآوری می‌شود. این دفتر ثبت شامل واگن‌های ریلی مجاز مطابق با ماده ۱۹ بوده و می‌تواند تنها واگن‌های ریلی مجاز به تردد در ترافیک ملی را شامل گردد.
- بند ۲-** بانک اطلاعاتی همچنین دفاتر ثبت حاوی اطلاعات مربوط به مقام ذیصلاح و نهادهایی که صلاحیت آنها طبق ماده ۵ انتقال یافته و نیز بازرسان مورد تایید/رسمی بر اساس بند ۲ ماده ۱۵ را شامل می‌شود.
- بند ۳-** کمیسیون کارشناسان فنی معماری فنی می‌تواند در مورد درج داده‌های دیگری در بانک اطلاعاتی که در بهره‌برداری ریلی مورد استفاده خواهند بود از جمله اطلاعات مربوط به بیانیه‌ها، بازرسی‌ها، و تعمیر و نگهداری واگن‌های مجاز (مشمول بر بازرسی که در آتیه مد نظر خواهد بود) و همچنین اطلاعات مربوط به حوادث و سوانح و دفاتر ثبت که در آن کدگذاری واگن‌ها، سایت‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، دارندگان

واگن‌ها، مدیر زیر بنایی، کارگاه‌ها، سازندگان، نهادهای مسئول تعمیر و نگهداری و غیره آمده، تصمیم‌گیری نماید.

**بند ۴-** کمیسیون کارشناسان فنی به توصیف معماری فنی-عملکردی بانک اطلاعاتی و همچنین داده‌های لازم، تاریخ و نحوه تامین داده‌ها، ماهیت حقوق دسترسی و سایر جنبه‌های نظام اداری و سازمانی از جمله نوع ساختار کاربردی پایگاه داده‌ها را می‌پردازد. در تمامی موارد، تغییر دارنده واگن، نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، کناره‌گیری از خدمات، توقف‌های رسمی، تعلیقات و لغو گواهینامه‌ها، بیانیه‌ها یا شهادتنامه‌های دیگر و اصلاحات انجام شده در واگنی که خلاف نمونه ساخت مجاز بوده بدون فوت وقت به دبیر کل اعلام شود.

**بند ۵-** برای اجرای این ماده، کمیسیون کارشناسان فنی دفاتر ثبت تدوین شده توسط دولت‌های طرف و سازمان‌های منطقه‌ای بار را برای کاهش هر گونه شارژ زاید برای طرف‌های مربوطه از جمله سازمان‌های منطقه‌ای، دولت‌های طرف، مقامات ذیصلاح و صنایع در نظر می‌گیرد. همچنین بمنظور کاهش هزینه‌های سازمان به حداقل و اخذ سیستم‌های ثبت هماهنگ، تمامی طرف‌های مربوطه طرح‌ها و توسعه دفاتر ثبت مربوط به محدوده اجرای قواعد یکسان خود را با سازمان هماهنگ خواهند نمود.

**بند ۶-** داده‌های ثبت شده در بانک اطلاعاتی به‌عنوان سند غیرقابل انکار در پذیرش فنی یک واگن ریلی محسوب می‌شود.

**بند ۷)** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند در مورد اینکه هزینه‌های تولید و عملکرد بانک داده‌ها به طور کل یا بخشی از آن توسط کاربر پرداخت شود تصمیم‌گیری نماید؛ تامین و اصلاح داده‌ها مجانی بوده ولی بر عکس ارائه مشاوره موضوع پرداخت هزینه‌ای خواهد بود.

## ماده (۱۴)

### مندرجات و علایم

**بند ۱-** واگن‌های ریلی مورد پذیرش برای تردد باید دارای،

(a) علامتی باشند که بوضوح مشخص کند که برای حمل و نقل بین‌المللی طبق قواعد یکسان حاضر پذیرفته شده‌اند،

(b) سایر نکات و علایمی که در ضوابط قواعد یکسان APTU آورده شده‌اند از جمله کد هماهنگ شناسایی (شماره واگن).

مرجع ذیصلاح صادرکننده مجوز بهره‌برداری موظف است تا تخصیص یک کد شناسایی الفبایی به هر واگن را تضمین نماید. این کد که شامل کد کشور اولین کشوری است که واگن را پذیرفته، می‌بایست در هر واگن علامتگذاری شود و در دفتر ثبت ملی واگن‌ها (NVR) این کشور به نحوی که ماده ۱۳ الزام می‌کند، وارد شود.

**بند ۲-** کمیسیون کارشناسان فنی علامت پیش‌بینی شده در قسمت a، بند ۱ را تعیین می‌کند و همچنین مهلت انتقالی که طی آن واگن ریلی مجاز به تردد در حمل‌ونقل بین‌المللی می‌توانند دارای مندرجات و علائم خلاف آنچه که در بند ۱ مقرر شده، باشند.

## ماده (۱۵)

### تعمیر و نگهداری

**بند ۱-** واگن‌ها و سایر ناوگان ریلی باید از تعمیر و نگهداری خوبی برخوردار باشند به نحوی که با مقررات ویژه مطابقت داشته و به‌طور مستمر از آنها پیروی نماید و به ترتیبی که وضعیت آنها به هیچ وجه ایمنی بهره‌برداری را به مخاطره نینداخته و تردد یا استفاده از آنها در حمل‌ونقل بین‌المللی برای زیرساخت‌ها، محیط زیست یا بهداشت عمومی زیان آور نباشد. به همین منظور واگن‌ها و سایر ناوگان ریلی بایستی برای تعمیر و نگهداری در دسترس بازرسان باشند به نحوی که در فایل تعمیر و نگهداری پیوست گواهینامه بهره‌برداری، در PTU، در شرایط ویژه پذیرش با اعمال بند ۲ یا ۳، ماده Va، و در مقررات مندرج در ضمیمه RID توصیف شده است.

**بند ۲-** قبل از پذیرش واگن مسافری برای بهره‌برداری یا استفاده از آن در شبکه، یک نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM) به هر یک از آنها که در پایگاه داده‌های مورد نظر در ماده ۱۳ نیز ثبت شده، اختصاص می‌یابد. شرکت ریلی، مدیر زیربنایی یا دارنده واگن می‌تواند نهاد مسئول تعمیر و نگهداری باشند که از طریق یک سیستم تعمیر و نگهداری تضمین می‌کند که واگن‌هایی که تعمیر و نگهداری آنها را تقبل کرده‌اند برای تردد در امنیت کامل مناسب می‌باشند. نهاد ECM یا خود تعمیر و نگهداری را انجام می‌دهد یا پیمانکاری آن را به کارگاه‌های تعمیر و نگهداری می‌سپارد.

نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک واگن باری می‌بایست دارای گواهینامه معتبر صادره از طرف بازرسان خارجی مورد تایید/رسمی در یکی از کشورهای طرف باشد.

کمیسیون کارشناسان فنی، قوانین مشروح تکمیلی در خصوص تایید و نظارت بر نهاد مسئول تعمیر و نگهداری، بازرسان مورد تایید/رسمی، تایید/به رسمیت شناختن آنها و همچنین بازرسی‌ها و تایید آنها را تصویب می‌کنند و این قوانین مشخص می‌کنند که آیا با معیارهای قابل اجرا در سیستم تایید نهاد مسئول تعمیر و نگهداری که در جامعه اروپا یا در دولت‌های مجری قوانین جامعه در پی موافقتنامه‌های بین‌المللی منعقد شده با جامعه اروپا تصویب شده‌اند، معادل هستند.

قوانین یاد شده که شامل قوانین مربوط به لغو یا تعلیق گواهینامه‌های و اعتبارنامه‌ها می‌باشد در ضمیمه قواعد یکسان که جزو لاینفک آن را تشکیل می‌دهد، توصیف شده است.

**بند ۳-** یک بهره‌بردار ریلی مسئول تردد قطارهای خود در ایمنی کامل است و باید مراقب حفظ و نگهداری واگن‌های در حال تردد به نحو شایسته‌ای باشد. در نتیجه نهاد مسئول تعمیر و نگهداری (ECM) باید تضمین نماید که اطلاعات صحیح در خصوص داده‌ها و فرآیندهای نگهداری در اختیار بهره‌بردار ریلی قرار گیرد و

بهره‌بردار ریلی باید داده‌ها و اطلاعات مربوط به بهره‌برداری از واگن‌ها و سایر ناوگان ریلی خود را بموقع در اختیار بهره‌بردار ریلی که مسئولیت این واگن‌ها و تجهیزات ریلی را بر عهده می‌گیرد، قرار دهد.

**بند ۴-** نهاد مسئول تعمیر و نگهداری یک واگن مجاز، فایل فهرست‌های تعمیر و نگهداری مربوط به آن واگن را تدوین و بروز آوری می‌کند. این فهرست در اختیار مقام ملی ذیصلاح که قادر به نظارت می‌باشد قرار می‌گیرد.

**بند ۵-** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند دستورالعمل‌های فنی یا مقررات مربوط به اعتباردهی و نظارت بر کارگاه‌های تعمیر و نگهداری و رسمیت یافتن دو جانبه گواهینامه‌ها و نظارت‌ها را تصویب نماید.



## ماده (۱۶)

### سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی

**بند ۱-** در صورتیکه واگن دچار سانحه، حادثه یا آسیب جدی شود، کل طرف‌های درگیر اعم از مدیران زیرساخت‌ها، دارندگان، ECM، شرکت‌های ریلی مربوطه و در صورت اقتضا، سایر دست‌اندرکاران موظف به انجام موارد ذیل می‌باشند:

(a) اتخاذ فوری کلیه تدابیر ضروری جهت تضمین ایمنی حمل و نقل ریلی، حفظ محیط زیست و بهداشت عمومی، و

(b) تدوین علل سوانح، حوادث یا آسیب‌های جدی.

**بند ۱a-** تدابیر پیش‌بینی شده در بند ۱ باید هماهنگ باشد. بجز در موارد خلاف مقررات اجرایی دولت مربوطه چنین هماهنگی از طرف مدیر زیرساخت انجام می‌شود. علاوه بر وظیفه بررسی که بر عهده طرف‌های درگیر است، دولت طرف می‌تواند الزام نماید که درخواست جداگانه‌ای تنظیم گردد.

**بند ۲-** واگنی که بسادگی قابل تعمیر و اتصال به قطار نبوده و حرکت بر روی چرخ‌هایش در بهره‌برداری خالی از خطر نباشد به عنوان یک واگن شدیداً آسیب دیده تلقی می‌گردد. چنانچه تعمیر در کمتر از هفتاد و دو ساعت انجام شود یا چنانچه هزینه‌ها در کل کمتر از ۰٫۱۸ میلیون DTS شود، خسارت به‌عنوان خسارت شدید محسوب نمی‌شود.

**بند ۳-** سوانح، حوادث و آسیب‌های جدی فوراً به مقام یا نهاد صادرکننده مجوز تردد واگن اعلام می‌گردد. این مقام یا نهاد می‌تواند درخواست توضیحی در مورد واگن آسیب دیده و احتمالاً اخیراً تعمیر شده برای بررسی اعتبار پذیرش واگن در بهره‌برداری نماید در صورت مقتضی روند پذیرش واگن برای بهره‌برداری باید تکرار شود.

**بند ۴-** مراجع ذیصلاح کشورهای طرف قرارداد اقدام به ثبت، انتشار گزارشات بررسی مشتمل بر نتایج و توصیه نامه‌هایشان، اطلاع رسانی به مراجع مسئول صدور گواهی نامه‌های هماهنگ و تنظیم دلایل سانحه، حادثه و آسیب جدی پیش آمده در حمل و نقل بین‌المللی در قلمرو آنها می‌نمایند. کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند دلایل سانحه، حادثه و آسیب جدی پیش آمده در حمل و نقل بین‌المللی را با هدف توسعه مقررات ساخت و بهره‌برداری از واگن‌های ریلی و سایر ناوگان ریلی که در PTU آمده بررسی نماید، و در صورت لزوم می‌تواند دولت‌های عضو را موظف به تعلیق گواهینامه‌های بهره‌برداری، گواهینامه‌های از نوع طراحی یا اظهارنامه‌های صادره مربوطه در مهلتی بسیار کوتاه کند.

**بند ۵-** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند قوانین الزام‌آور مکمل در خصوص بررسی سانحه، حادثه و آسیب جدی و مشخصه‌های مربوط به نهادهای بررسی مستقل از دولت و همچنین شکل و عمق گزارشات را تصویب

نماید. همچنین این کمیسیون می‌تواند مقادیر/تعداد پیش‌بینی شده در بند ۲ و موارد (ff) از ماده ۲ را اصلاح نماید.

### ماده (۱۷)

#### ممانعت از حرکت واگن‌ها و رد آنها

**بند ۱-** در صورت رعایت این قواعد یکسان، دستورالعمل‌های موجود در ضوابط قواعد یکسان PTU، شرایط ویژه پذیرش تعیین شده توسط مقام پذیرش همچنین مقررات ساخت و بهره‌برداری موجود در ضمیمه RID، مراجع ذیصلاح یا شرکت حمل و نقل ریلی یا مدیر زیربنایی نمی‌توانند موجب رد یا مانع حرکت واگن‌های ریلی بمنظور اجتناب از تردد آنها در زیرساخت‌های ریلی شوند.

**بند ۲-** حق یک مقام ذیصلاح برای بازرسی یا ممانعت از حرکت واگن در صورت فرض عدم رعایت بند ۱ تاثیرگذار نیست؛ با اینحال، برای حصول اطمینان باید در اسرع وقت و در هر حالتی در مدت زمان ۲۴ ساعت بررسی انجام شود.

**بند ۳-** با این وجود، چنانچه یک دولت طرف در مدتی محدود بر اساس مقررات اجرایی بند ۷ ماده ۵ و بند ۴ ماده ۱۶ گواهینامه‌ای را تعلیق نکند یا بازپس نگیرد، سایر دولت‌های طرف صلاحیت رد یا ممانعت از تردد واگن مربوطه را دارند.

### ماده (۱۸)

#### عدم رعایت مقررات

**بند ۱-** مشروط به مندرجات بند ۲ و مورد C) از بند ۸ ماده ۱۰a، پیامدهای حقوقی ناشی از عدم رعایت قواعد یکسان حاضر و مقررات PTU طبق دستورالعمل‌های اجرایی (از جمله قوانین مربوط به تعارض قوانین) دولت طرفی که مرجع ذیصلاح آن با مجوز بهره‌برداری موافقت نموده، حل و فصل می‌شود.

**بند ۲-** پیامدهای ناشی از عدم رعایت قواعد یکسان حاضر و قواعد یکسان PTU، اعم از مدنی و کیفری، در ارتباط با زیرساخت طبق دستورالعمل‌های اجرایی کشور طرفی که دفتر مرکزی مدیر زیربنایی در آنجا قرار دارد، از جمله اصول مربوط به تعارضات قوانین، حل و فصل می‌شود.

### ماده (۱۹)

#### مقررات موقت

**بند ۱-** بند ۱ ماده ۳، در واگن‌های موجود، بازسازی شده و آرایش مجدد یافته اعمال می‌شود. مقررات موقت در این ماده در مورد واگن‌هایی که طبق مقررات RIV و RIC یا سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی لازم، در ترافیک بین‌المللی تایید و مطابق با آن علامتگذاری شده‌اند، مقرر می‌گردد.

**بند ۲-** در تاریخ اجرای این قواعد یکسان، واگن‌های موجود حامل علامت RIV و RIC که مطابقت کنونی این واگن‌ها را با مقررات فنی موافقتنامه ۲۰۰۰ RIV (چاپ بازبینی شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۴) یا موافقتنامه RIC تایید می‌کند، مجاز به تردد در شبکه دولت‌های عضو هستند مشروط بر اینکه با زیرساخت‌های ریلی (که در علامتگذاری‌های روی واگن تشریح شده) مطابقت داشته و یکی از دولت‌های عضو طرف اجازه عبور را صادر کرده باشد.

**بند ۲a-** واگن‌های موجود فاقد علامت RIV یا RIC که مجاز شناخته شده و طبق موافقتنامه‌های دوجانبه یا چندجانبه بین دولت‌های طرف ابلاغ شده در سازمان مجهز به علامتگذاری هستند نیز مجاز به تردد در شبکه‌های ریلی تحت پوشش موافقتنامه مربوطه هستند.

**بند ۳-** مجوزهای موقتی بر اساس بندهای ۲ و ۲a تا زمانیکه مجوز جدیدی طبق بند ۱۱ ماده ۱۰ برای واگن ضرورت داشته باشد، معتبر می‌باشند.

**بند ۴-** درج RIV و RIC یا سایر علائم در واگن‌های مورد قبول کمیسیون کارشناسان فنی همچنین داده‌های ذخیره شده در پایگاه داده‌های که در ماده ۱۳ پیش‌بینی شده به‌عنوان دلایل کافی یکسان‌سازی محسوب می‌شوند. هر اصلاح غیرمجازی در این علائم به‌عنوان تقلب محسوب شده و طبق قوانین ملی مستوجب مجازات خواهد بود.

**بند ۵-** جدای از ایت دستورالعمل موقت، واگن و مستندات آن باید در رابطه با علامتگذاری و تعمیر و نگهداری با مقررات اجرایی PTU مطابقت داشته باشد؛ ضمن آنکه مطابقت با مقررات اجرایی RID نیز الزامی است. کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند تصمیم‌گیری نماید که دستورالعمل‌های مربوط به ایمنی مندرج در PTU، باید در مهلتی مشخص و مستقل از مقررات موقت رعایت شود.

**بند ۶-** واگن‌های موجود که در محدوده اجرای بندهای ۲ و ۲a نمی‌گنجد، می‌توانند بنا به درخواست متقاضی از مقام ذیصلاح برای بهره‌برداری مجاز باشند. مقام ذیصلاح می‌تواند متقاضی را ملزم نماید که اطلاعات فنی تکمیلی یعنی آنالیز ریسک و یا تست‌های واگن قبل از اعطای مجوز بهره‌برداری تکمیلی را ارائه کند. با این وجود، مقامات ذیصلاح می‌بایست به‌طور کامل جدول تراز پیش‌بینی شده در ماده ۱۳ قواعد یکسان APTU را مد نظر داشته باشند.

**بند ۷)** کمیسیون کارشناسان فنی می‌تواند سایر مقررات موقت را تصویب نماید.

## ماده (۲۰)

### اختلافات

اختلافات ناشی از پذیرش فنی واگن‌های ریلی و سایر ناوگان ریلی که در ترافیک بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، در صورتی که از طریق مذاکره مستقیم بین طرف‌های درگیر حل و فصل نشده باشد، را می‌توان به

کمیسیون کارشناسان فنی ارجاع داد. چنین اختلافاتی را می‌توان بر اساس رویه پیش‌بینی شده در بخش ۵  
کنوانسیون به دادگاه داورى تسلیم نمود.