

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**Office central
Zentralamt**

**A 56-01/506.2000
31.3.2000**

**AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF
AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

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

Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
(Protokoll von Vilnius) - Berichtigungen

Conformément à l'article 2, § 1 du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) assume, depuis le 3 juin 1999, la fonction de Dépositaire provisoire. L'Office central, dans sa qualité de Secrétariat de l'OTIF, communique par la présente aux Gouvernements des Etats membres la liste des fautes d'orthographe constatées dans les trois versions linguistiques du Protocole susmentionné après son adoption par la 5ème Assemblée générale (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) et après l'envoi de l'acte de la 5ème Assemblée générale (lettre circulaire du 20.8.1999, A 53-05/511.99) et qui devront être corrigées.

L'Office central suit ainsi une proposition de l'Allemagne qui avait attiré l'attention sur un grand nombre de fautes d'orthographe apparentes dans les trois versions linguistiques et avait suggéré une correction officielle. L'Office central y joint d'autres corrections qui ne se rapportent, elles aussi, qu'à des fautes d'orthographe apparentes. Les corrections ne changent pas le sens des dispositions respectives.

Sont jointes en annexe les pages respectives du Protocole de modification et de son annexe, à savoir la nouvelle version de la COTIF, telles qu'elles ont été envoyées par lettre circulaire du 20 août 1999, d'une part avec la correction à effectuer (annexe 1 - liste des fautes concernant le texte français, annexe 2 - liste des fautes concernant le texte allemand et annexe 3 - liste des fautes concernant le texte anglais) et d'autre part avec l'orthographe correcte (annexes 4, 5 et 6). L'Office central prie les Etats membres de bien vouloir tenir compte de ces corrections lors de la publication de textes officiels dans les trois versions linguistiques.

En ce qui concerne les dénominations des Etats (dénomination complète), l'Allemagne s'est basée sur les dénominations déposées auprès des Nations Unies (français et anglais). La version allemande des dénominations des Etats rend la traduction allemande officielle des dénominations des Nations Unies.



(M. Burgmann)

Directeur général

Annexes mentionnées

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 nimmt die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) seit dem 3. Juni 1999 die Funktion des vorläufigen Depositars wahr. Das Zentralamt in seiner Eigenschaft als Sekretariat der OTIF teilt hiermit den Regierungen der Mitgliedstaaten die Liste der Schreibfehler mit, die in den drei Sprachversionen des erwähnten Protokolls nach seiner Annahme durch die 5. Generalversammlung (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) und nach dem Versand der Akte der 5. Generalversammlung (Rundschreiben vom 20.8.1999, A 53-05/511.99) festgestellt wurden und berichtigt werden müssen.

Das Zentralamt folgt damit einem Antrag Deutschlands, das auf eine Vielzahl von offensichtlichen Schreibfehlern in den drei Sprachversionen aufmerksam gemacht und eine amtliche Berichtigung angeregt hat. Das Zentralamt fügt von sich aus weitere Korrekturen, die sich ebenfalls nur auf offensichtliche Schreibfehler beziehen, hinzu. Durch die entsprechenden Berichtigungen wird der Sinn der betreffenden Bestimmungen nicht geändert.

Als Anlagen beigefügt sind die jeweiligen Seiten des Änderungsprotokolls und seiner Anlage, der Neufassung des COTIF, wie sie mit Rundschreiben vom 20. August 1999 versandt wurden, einmal mit der kenntlich gemachten auszuführenden Korrektur (Anlage 1 - Fehlerliste zum französischen Text, Anlage 2 - Fehlerliste zum deutschen Text und Anlage 3 - Fehlerliste zum englischen Text) und einmal mit der richtigen Schreibweise (Anlagen 4, 5 und 6). Das Zentralamt bittet die Mitgliedstaaten, diese Korrekturen bei der Herausgabe amtlicher Texte in den drei Sprachversionen zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Staatenbezeichnungen (vollständige Bezeichnung) hat sich Deutschland an den Bezeichnungen orientiert, wie sie bei den Vereinten Nationen hinterlegt sind (französisch und englisch). Die deutsche Fassung der Staatenbezeichnungen gibt die amtliche deutsche Übersetzung der UN-Bezeichnungen wieder.



(M. Burgmann)
Generaldirektor

Anlagen erwähnt

Protocole

du 3 juin 1999

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

Extrait / Auszug

Liste des fautes / Fehlerliste

Pour la République d'Albanie :

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire :

Pour la République fédérale d'Allemagne :

Pour la République ~~Autrichienne~~ :

→ d'Autriche

Pour le Royaume de ~~la~~ Belgique :

H B

Pour la ~~République de~~ Bosnie ~~et~~ Herzégovine :

→ B H -

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour le Royaume du Danemark :

Pour le Royaume d'Espagne :

Pour la ^FFinlande :

Γ République de

Pour la République Française :

Pour le Royaume-Uni de Grande ^BBretagne et d'Irlande du Nord :

Γ-

Pour la ~~Grèce~~ :

→ République Hellénique

Pour la République de Hongrie :

Pour ^Il'Irak :

Γ la République d

Pour la République Islamique d'Iran :

Pour ~~la République d'~~Irlande :

— l

Pour la République Italienne :

Pour la République Libanaise :

Pour la Principauté du Liechtenstein :

Te

Pour la République de Lituanie :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

Pour l'~~Ex~~-République yougoslave de Macédoine :

Te

Pour le Royaume du Maroc :

Pour la Principauté de Monaco :

Pour le Royaume de Norvège :

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Pour la République de Pologne :

Pour la République Portugaise :

Pour la ~~République de~~Roumanie :

— 2

Pour la République Slovaque :

Pour la République de Slovénie :

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération ~~helvétique~~ :

~~—~~ suisse

Pour la République Arabe Syrienne :

Pour la République Tchèque :

Pour la République Tunisienne :

Pour la République ~~de~~ Turque :

TR L

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

Titre III

Structure et fonctionnement

Article 13.

Organes

- § 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :
- a) l'Assemblée générale,
 - b) le Comité administratif,
 - c) la Commission de révision,
 - d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
 - e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
 - f) la Commission d'experts techniques,
 - g) le Secrétaire général.
- § 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.
- § 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.
- § 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 26

Financement des dépenses

- § 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.
- § 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :
- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
 - b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pourcent.
- § 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pourcent et au plus 15 pourcent des contributions.
- § 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :
- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

partout : pour cent

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

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

- § 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.
- § 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.
- § 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pourcent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.
- § 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).
- § 9 Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.
- § 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.
- § 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des

Taf

activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27

Vérification des comptes

- § 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation, (article 15, § 5, lettre e)).
- § 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :
- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
 - b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
 - c) - que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
 - d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
 - e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

- a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
- b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :
1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
 2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
 3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
 4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
 5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
- c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :
1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
 2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
 3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
 4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
 5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation. 16

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

Article 35

Décisions des Commissions

- § 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.
- § 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision. 15
- § 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du

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

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

- § 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :
- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
 - b) en cas d'action civile intentée par un tiers;
 - c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
 - d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.
- § 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu les dits accidents.

Article 2

Protection contre l'expropriation

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

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

Article 9

Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

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

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation.
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pourcent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
- § 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
- § 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation

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

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

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

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

Fra

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandi-

- § 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes. e
- § 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

- § 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.
- § 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.
- § 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

- § 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31

Responsabilité en cas de déchet de route

- § 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

- a) deux pourcent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide; T₂₈
- b) un pourcent de la masse pour les marchandises sèches. T₂₈

- § 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

- § 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

- § 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

- § 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres

32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pourcent ^{T. 8} l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

- § 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :
- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
 - b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43

Réclamations

- § 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
- § 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.
- § 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.
- § 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
- § 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.
- § 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original

Féa

**Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire
(CUV - Appendice D à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci; F28
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction; F28
- c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation. F28

Article 16

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19

Autres actions

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires

A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande ^FBretagne
3. ...

C. ...

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

A. Systèmes d'alimentation en énergie

1. Courant continu 3000 V
2. Courant continu 1500 V et moins
3. Courant alternatif 25 ^{Fk} kV / 50 Hz
4. Courant alternatif 15 ^{Fk} kV / 16 2/3 Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

- § 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction. *Tes*
- § 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.
- § 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.
- § 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.
- § 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :
- a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
 - b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.
- § 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.
- § 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

- a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
- b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
- d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

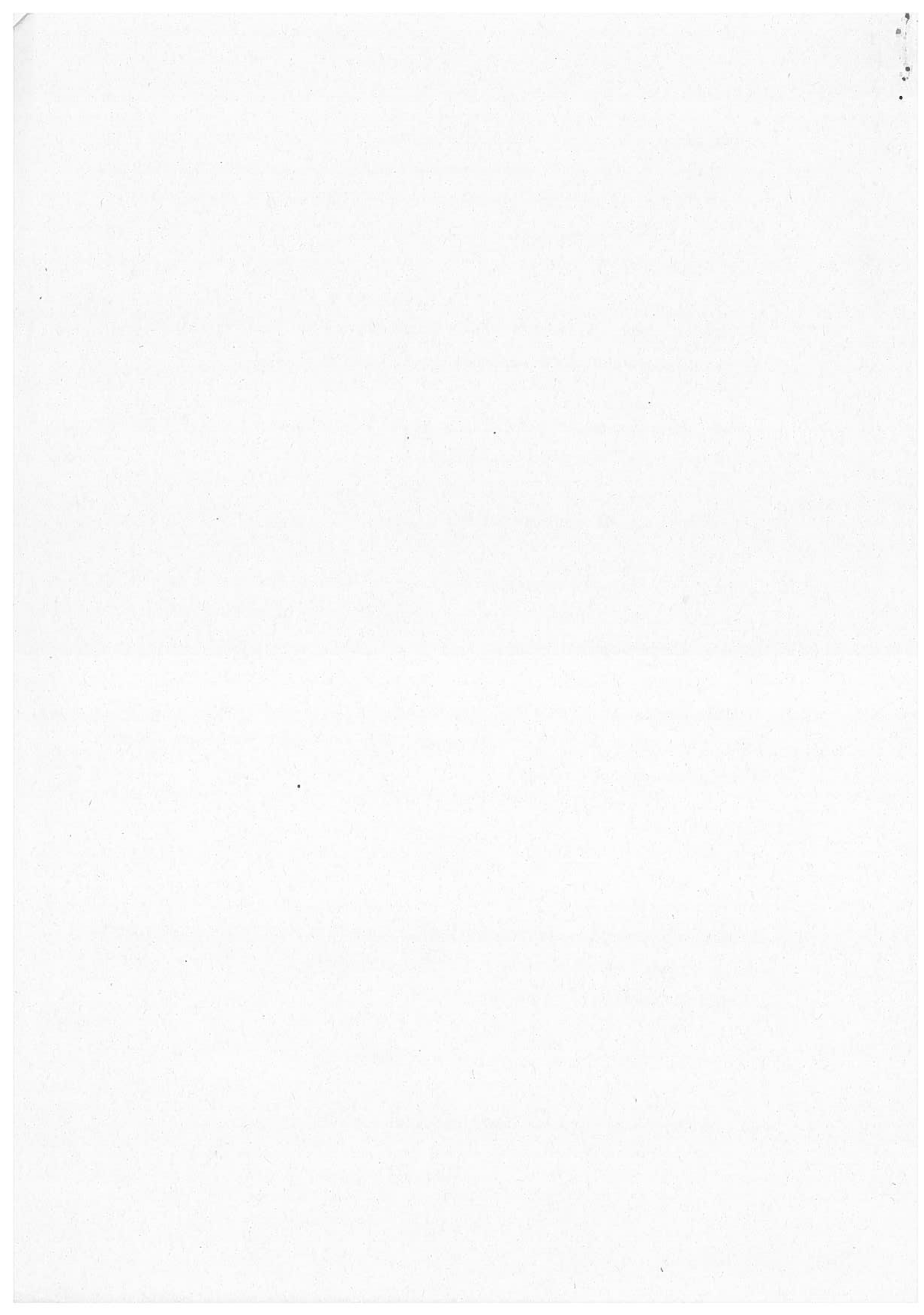
Article 11

Certificats

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;



Protokoll

vom 3. Juni 1999

**betreffend die Änderung des Übereinkommens
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
(Protokoll 1999)**

Extrait / Auszug

Liste des fautes / Fehlerliste

Für die Republik Albanien:

Für die Demokratische Volksrepublik Algerien:

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Für die Republik Österreich:

Für das Königreich Belgien:

Für ~~die Republik~~ Bosnien und Herzegowina: ~~HN~~

Für die Republik Bulgarien:

Für die Republik Kroatien:

Für das Königreich Dänemark:

Für das Königreich Spanien:

Für ~~Finland~~:

~~die Republik~~

Für die ~~Republik Frankreich~~:

~~Französische~~

~~HN~~

Für das Vereinigte Königreich ~~von~~ Großbritannien und Nordirland: ~~HN~~

Für ~~Griechenland~~:

~~die Hellenische Republik~~

Für die Republik Ungarn:

Für ~~Irak~~:

~~die Republik~~

Für die Islamische Republik Iran:

Für die Republik Irland:

~~Ir~~ J

Für die Republik Italien:

~~I~~ Italienische

~~I~~ J

Für die Republik Libanon:

~~L~~ Libanesische

~~L~~ J

Für das Fürstentum Liechtenstein:

Für die Republik Litauen:

Für das Großherzogtum Luxemburg:

Für die ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien:

~~Je~~ Fj

Für das Königreich Marokko:

Für das Fürstentum Monaco:

Für das Königreich Norwegen:

Für das Königreich der Niederlande:

Für die Republik Polen:

Für die Republik Portugal:

~~P~~ Portugiesische

~~P~~ J

Für die Republik Rumänien:

~~R~~ J

Für die Slowakische Republik:

Für die Republik Slowenien:

Für das Königreich Schweden:

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Für die Arabische Republik Syrien:

Für die Tschechische Republik:

Für die Republik ~~Tunesien~~:

~~T. Tunesische~~ ~~1-1-2~~

Für die Republik Türkei:

- a) die Art und das Ausmaß der Prüfung, die er vorgenommen hat;
- b) die Elemente, die sich auf die Vollständigkeit oder Genauigkeit der Rechnungen beziehen, erforderlichenfalls einschließlich
1. der für die richtige Interpretation und Beurteilung der Rechnungen notwendigen Informationen;
 2. jedes Betrages, der zu erheben gewesen wäre, der aber nicht in die Rechnung eingegangen ist;
 3. jedes Betrages, der Gegenstand einer normalen oder bedingten Ausgabeverpflichtung war und der nicht verbucht oder bei den Finanzausweisen nicht berücksichtigt wurde;
 4. der Ausgaben, für die keine ausreichende Belege vorgelegt wurden; Ten
 5. einer Aussage, ob die Rechnungsbücher in gehöriger Form geführt sind; die Fälle, in denen die Darstellung der Finanzausweise von den allgemein anerkannten und ständig verwendeten Buchhaltungsprinzipien abweicht, sind hervorzuheben;
- c) die anderen Fragen, auf die der Verwaltungsausschuß aufmerksam zu machen ist, zum Beispiel:
1. die Fälle von Betrug oder vermutetem Betrug;
 2. die Verschwendung oder unzulässige Verwendung von Fonds oder anderen Guthaben der Organisation (selbst wenn die Konten, die solche Operationen betreffen, ordnungsgemäß geführt wurden);
 3. die Ausgaben, bei denen die Gefahr besteht, daß sie nachträglich beträchtliche Kosten für die Organisation verursachen könnten;
 4. jeden allgemeinen oder besonderen Mangel des Systems zur Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben oder der Lieferungen und des Materials;
 5. die Ausgaben, die den Absichten des Verwaltungsausschusses nicht entsprechen, unter Berücksichtigung der innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehenen Übertragungen;
 6. die Kreditüberschreitungen, unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich aus Übertragungen ergeben, die innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehen sind;
 7. die Ausgaben, die den für sie bestehenden Ermächtigungen nicht entsprechen;

Anlage 1

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge

A. Spurweite

1. Eisenbahnen mit Normalspur (1435 mm)
2. Eisenbahnen mit (russischer) Breitspur (1520 mm)
3. Eisenbahnen mit (finnischer) Breitspur (1524 mm)
4. Eisenbahnen mit (irischer) Breitspur (1600 mm)
5. Eisenbahnen mit (iberischer) Breitspur (1688 mm)
6. Sonstige Eisenbahnen

B. Lichtraumprofil

1. Eisenbahnen mit Normalspur auf dem europäischen Kontinent
2. Eisenbahnen mit Normalspur in Großbritannien
3.

C. ...

Anlage 2

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge

A. Stromversorgungssysteme

1. Gleichstrom 3000 V
2. Gleichstrom 1500 V und weniger
3. Wechselstrom 25 ~~K~~V / 50 Hz
4. Wechselstrom 15 ~~K~~V / 16 $\frac{2}{3}$ Hz

B. Zugsicherungssysteme

...

Artikel 16**Unfälle und schwere Beschädigungen**

§ 1 Im Falle eines Unfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind die Infrastrukturbetreiber, gegebenenfalls zusammen mit den Haltern sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, verpflichtet,

a) unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Sicherheit, die Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs und die öffentliche Gesundheit weiter zu gewährleisten, und

b) die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

§ 2 Als schwer beschädigt gilt ein Fahrzeug, wenn es auf einfache Weise nicht wieder so instandgesetzt werden kann, daß es auf eigenen Rädern in einem Zug rollen kann, ohne die Betriebsabwicklung zu gefährden.

§ 3 Unfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde, die die Betriebserlaubnis für das beschädigte Fahrzeug erteilt hat, unverzüglich mitzuteilen. Diese Behörde kann eine Vorführung des beschädigten, gegebenenfalls bereits instandgesetzten Fahrzeugs verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.

§ 4 Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten unterrichten die Organisation über die Ursachen von Unfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr. Der Fachausschuß für technische Fragen kann auf Antrag eines Vertragsstaates die Ursachen schwerer Unfälle im internationalen Verkehr im Hinblick auf eine eventuelle Weiterentwicklung der Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU prüfen.

Artikel 17**Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

Eine gemäß Artikel 5 zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ~~Behörde~~

Protocol
of 3 June 1999

for the Modification of the Convention
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
(Protocol 1999)

Extrait / Auszug
Liste des fautes / Fehlerliste

Article 3**Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession**

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.
- § 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.
- § 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

Article 4**Entry into force**

- § 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2. T-28
- § 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5
Declarations and reservations

Declarations and reservations, provided for in article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

Article 6
Transitional provisions

- § 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to
- a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,
 - b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
 - c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).
- § 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.
- § 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,
- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a ~~five~~ ^{17e-y} year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles :

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;

For the Republic of Albania :

For the ^{People's} ~~Algerian~~ Democratic and Popular Republic of Algeria |

For the Federal Republic of Germany :

For the Republic of Austria :

For the Kingdom of Belgium :

For ~~the Republic of~~ Bosnia and Herzegovina : H H 18

For the Republic of Bulgaria :

For the Republic of Croatia :

For the Kingdom of Denmark :

For the Kingdom of Spain :

For ~~Finland~~ :

the Republic of

For the French Republic :

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

For ~~Greece~~ :

the Hellenic Republic

For the Republic of Hungary :

For ~~Iraq~~ :

the Republic of

For the Islamic Republic of Iran :

For ~~the Republic of~~ Ireland :

— — — if

For the Italian Republic :

For the Lebanese Republic :

For the Principality of Liechtenstein :

For the Republic of Lithuania :

For the Grand Duchy of Luxembourg :

For the Former Yugoslav Republic of Macedonia :

For the Kingdom of Morocco :

For the Principality of Monaco :

For the Kingdom of Norway :

For the Kingdom of the Netherlands :

For the Republic of Poland :

For the Portuguese Republic :

For ~~the Republic of~~ Romania :

— — — if

For the Slovak Republic :

For the Republic of Slovenia :

For the Kingdom of Sweden :

For the ~~Helvetic~~ Confederation :

~~1-1~~ Swiss

For the Syrian Arab Republic :

For the Czech Republic :

For the ~~Tunisian~~ Republic

~~1-1~~ of Tunisia:

For the Republic of Turkey :

**Convention concerning International Carriage by Rail
(COTIF)**

of 9 May 1980

in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

1 y

Title I

General Provisions

Article 1

Intergovernmental Organisation

- § 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".
- § 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.
- § 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.
- § 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.
- § 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.
- § 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

- f) ~~by~~ developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters *Has*
 a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

Article 3

International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement. *Tee*

Article 4

Taking on and transfer of attributions

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on,

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

Article 15

Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period, must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

§ 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

- k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;
- l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;
- m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b)). ✓
- n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
- o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;
- p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
- q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
- r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40); ✓

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

- § 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

Article 34

Decisions of the General Assembly

- § 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.
- § 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification that it is

- § 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.
- § 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

Article 5
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall

not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.



§ 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7

Ticket

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.

§ 2 The following, at least, must be entered on the ticket :

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV.  
- c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.

§ 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

§ 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:

- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision; the
- b) live animals have been handed over to third parties.

§ 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.

§ 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.

§ 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.

§ 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.

§ 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

§ 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

to, articles, hand luggage or ~~and~~ animals the supervision of which is the responsibility of ~~the~~ passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34

Limit of damages in case of loss of or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35

Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2

Registered luggage

Article 36

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage ~~between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.~~
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

Article 39

Substitute carrier

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules. Fbs
1-1-89
- § 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 51

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage. Use

Article 52

Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Article 57**Forum**

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought. *T-8*

Article 58**Extinction of right of action in case of death or personal injury**

§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1; *T-8*

b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;

law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 3 Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail. ✓
- c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) "intermodal transport unit" means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Article 4 Derogations

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28

Presumption of loss or damage in case of reconsignment

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned. T-28
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29

Presumption of loss of the goods

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

- § 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.
- § 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 § 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34

Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35

Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and

the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher ~~to that~~ so that they ~~may~~ may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought :

a) by the consignor, until such time as the consignee has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;

b) by the consignee, from the time when he has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.

§ 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

Article 4**Other prescriptions**

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

Article 5**Type of trains allowed. Carriage as hand luggage,
registered luggage or on board motor vehicles**

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

Article 6**Annex**

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of ~~1980~~ May 1980, in accordance ~~with~~ ^{with} Article 19 § 4 of the latter.

Article 3**Signs and inscriptions on the vehicles**

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4**Liability in case of loss of or damage to a vehicle**

§ 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport, shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part. T-28

§ 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the

circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party. T-8

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

Article 10

Concomitant causes

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles

A. Track gauge

1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)
5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
6. Other railways

B. Loading gauge

1. Railways with normal loading gauge on the European continent
2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
3. ...

C. ...

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units

A. Energy supply systems

1. Direct current of 3000 V
2. Direct current of 1500 V or less
3. Alternating current of 25 \sqrt{kV} / 50 Hz
4. Alternating current of 15 \sqrt{kV} / 16 $\frac{2}{3}$ Hz

B. Safety and operational control systems

...

Annex 3

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons

Annex 4

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages

Annex 5

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations

Annex 6

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems

Annex 7

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology.

Annex 8

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material

As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

- c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 4 Procedure

§ 1 Technical admission shall be carried out

- a) either, in a single stage, by the grant of admission to operation to a given individual railway vehicle,

- b) or, in two successive stages, by the grant

1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,
2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.

§ 2 This provision shall not affect the application of Article 10.

Article 5 Competent authority

§ 1 Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail



- § 3 A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation, correspond to that type of construction. T-8
- § 4 Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.
- § 5 Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 6 An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.
- § 7 Admission to operation may be withdrawn
- a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;
 - b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.
- § 8 Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.
- § 9 The admission to operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;
- b) if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;
- d) when the competent authority so decides.

§ 10 The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

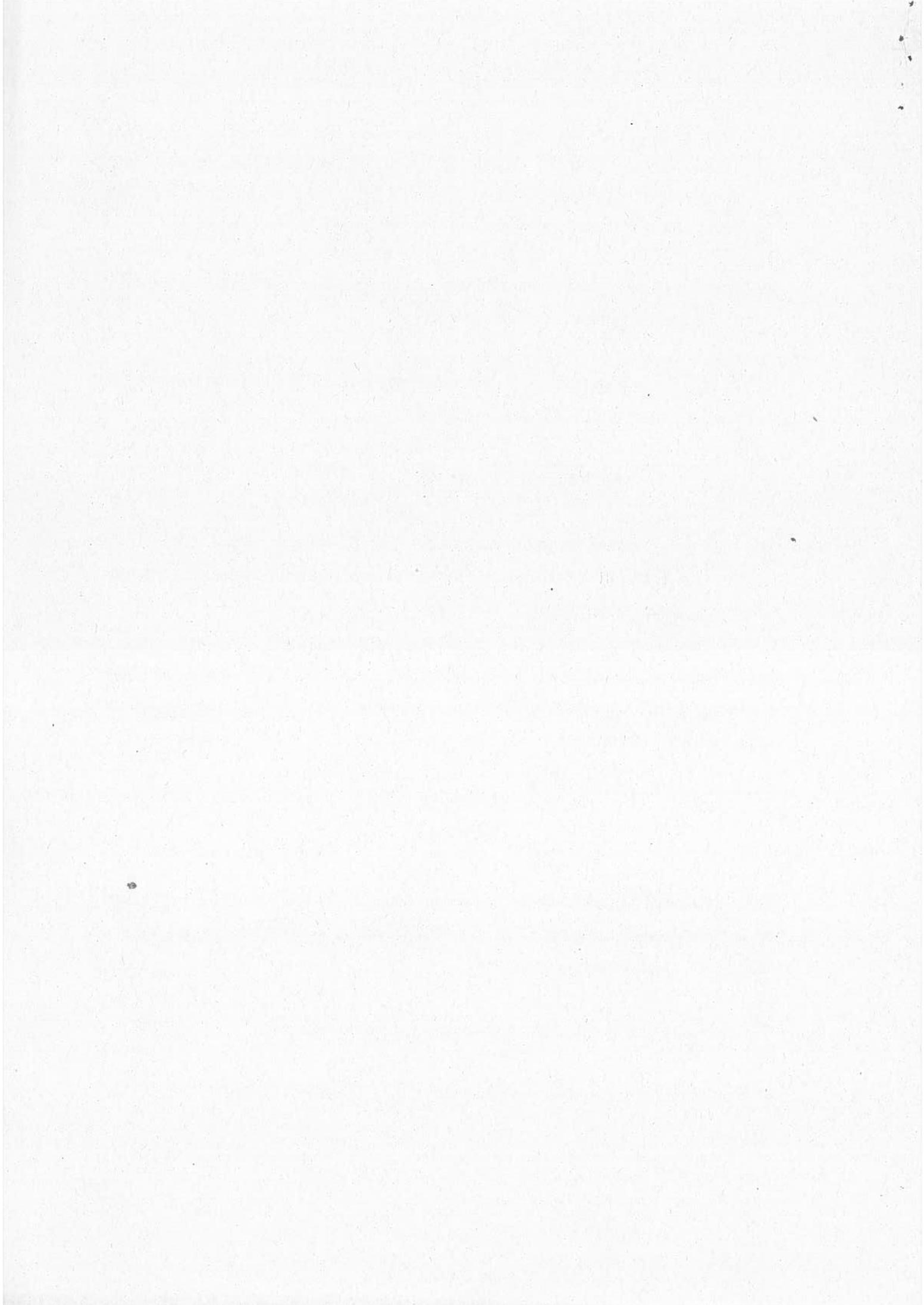
§ 11 In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

Article 11 Certificates

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called : "Certificate of admission of a type of construction" and "Certificate of admission to operation"  .

§ 2 The certificate of admission of a type of construction must specify :

- a) the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;



Protocole
du 3 juin 1999

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

Extrait / Auszug
Pages rectifiées / Berichtigte Seiten

Pour la République d'Albanie :

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire :

Pour la République fédérale d'Allemagne :

Pour la République d'Autriche :

Pour le Royaume de Belgique :

Pour la Bosnie-Herzégovine :

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour le Royaume du Danemark :

Pour le Royaume d'Espagne :

Pour la République de Finlande :

Pour la République Française :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la République Hellénique :

Pour la République de Hongrie :

Pour la République d'Irak :

Pour la République Islamique d'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour la République Italienne :

Pour la République Libanaise :

Pour la Principauté de Liechtenstein :

Pour la République de Lituanie :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

Pour l'ex-République yougoslave de Macédoine :

Pour le Royaume du Maroc :

Pour la Principauté de Monaco :

Pour le Royaume de Norvège :

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Pour la République de Pologne :

Pour la République Portugaise :

Pour la Roumanie :

Pour la République Slovaque :

Pour la République de Slovénie :

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération suisse :

• Pour la République Arabe Syrienne :

Pour la République Tchèque :

Pour la République Tunisienne :

Pour la République Turque :

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

Titre III

Structure et fonctionnement

Article 13

Organes

- § 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :
- a) l'Assemblée générale,
 - b) le Comité administratif,
 - c) la Commission de révision,
 - d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
 - e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
 - f) la Commission d'experts techniques,
 - g) le Secrétaire général.
- § 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.
- § 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.
- § 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 26**Financement des dépenses**

- § 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.
- § 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :
- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
 - b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.
- § 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.
- § 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :
- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

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

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

- § 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.
- § 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.
- § 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.
- § 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).
- § 9 Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l'Organisation.
- § 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.
- § 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des

activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27

Vérification des comptes

- § 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).
- § 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :
- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
 - b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
 - c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
 - d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
 - e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

- a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
- b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :
 - 1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
 - 2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
 - 3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
 - 4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
 - 5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
- c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :
 - 1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
 - 2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
 - 3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
 - 4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
 - 5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

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

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

Article 35

Décisions des Commissions

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

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

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

- § 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :
- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
 - b) en cas d'action civile intentée par un tiers;
 - c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
 - d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.
- § 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2

Protection contre l'expropriation

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

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

Article 9

Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

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

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
- § 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
- § 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation

- § 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.
- § 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :
- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
 - b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.
- § 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandi-

- § 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.
- § 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

- § 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.
- § 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.
- § 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

- § 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31

Responsabilité en cas de déchet de route

- § 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :
- a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
 - b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.
- § 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.
- § 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.
- § 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.
- § 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres

32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

- § 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :
- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
 - b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

- § 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
- § 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43

Réclamations

- § 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
- § 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.
- § 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.
- § 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
- § 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.
- § 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original

**Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire
(CUV - Appendice D à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 16

Conversion et intérêts

- § 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- § 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19

Autres actions

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

Annexe 1**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires****A. Ecartement**

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

C. ...**Annexe 2****Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction****A. Systèmes d'alimentation en énergie**

1. Courant continu 3000 V
2. Courant continu 1500 V et moins
3. Courant alternatif 25 kV / 50 Hz
4. Courant alternatif 15 kV / 16 2/3 Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

- § 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.
- § 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.
- § 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.
- § 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.
- § 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :
- a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
 - b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.
- § 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.
- § 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

- a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
- b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
- d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11

Certificats

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;



Protokoll

vom 3. Juni 1999

**betreffend die Änderung des Übereinkommens
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
(Protokoll 1999)**

Extrait / Auszug

Pages rectifiées / Berichtigte Seiten

Für die Republik Albanien:

Für die Demokratische Volksrepublik Algerien:

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Für die Republik Österreich:

Für das Königreich Belgien:

Für Bosnien und Herzegowina:

Für die Republik Bulgarien:

Für die Republik Kroatien:

Für das Königreich Dänemark:

Für das Königreich Spanien:

Für die Republik Finnland:

Für die Französische Republik:

Für das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland:

Für die Hellenische Republik:

Für die Republik Ungarn:

Für die Republik Irak:

Für die Islamische Republik Iran:

Für Irland:

Für die Italienische Republik:

Für die Libanesische Republik:

Für das Fürstentum Liechtenstein:

Für die Republik Litauen:

Für das Großherzogtum Luxemburg:

Für die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien:

Für das Königreich Marokko:

Für das Fürstentum Monaco:

Für das Königreich Norwegen:

Für das Königreich der Niederlande:

Für die Republik Polen:

Für die Portugiesische Republik:

Für Rumänien:

Für die Slowakische Republik:

Für die Republik Slowenien:

Für das Königreich Schweden:

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Für die Arabische Republik Syrien:

Für die Tschechische Republik:

Für die Tunesische Republik:

Für die Republik Türkei:

- a) die Art und das Ausmaß der Prüfung, die er vorgenommen hat;
- b) die Elemente, die sich auf die Vollständigkeit oder Genauigkeit der Rechnungen beziehen, erforderlichenfalls einschließlich
 1. der für die richtige Interpretation und Beurteilung der Rechnungen notwendigen Informationen;
 2. jedes Betrages, der zu erheben gewesen wäre, der aber nicht in die Rechnung eingegangen ist;
 3. jedes Betrages, der Gegenstand einer normalen oder bedingten Ausgabeverpflichtung war und der nicht verbucht oder bei den Finanzausweisen nicht berücksichtigt wurde;
 4. der Ausgaben, für die keine ausreichenden Belege vorgelegt wurden;
 5. einer Aussage, ob die Rechnungsbücher in gehöriger Form geführt sind; die Fälle, in denen die Darstellung der Finanzausweise von den allgemein anerkannten und ständig verwendeten Buchhaltungsprinzipien abweicht, sind hervorzuheben;
- c) die anderen Fragen, auf die der Verwaltungsausschuß aufmerksam zu machen ist, zum Beispiel:
 1. die Fälle von Betrug oder vermutetem Betrug;
 2. die Verschwendung oder unzulässige Verwendung von Fonds oder anderen Guthaben der Organisation (selbst wenn die Konten, die solche Operationen betreffen, ordnungsgemäß geführt wurden);
 3. die Ausgaben, bei denen die Gefahr besteht, daß sie nachträglich beträchtliche Kosten für die Organisation verursachen könnten;
 4. jeden allgemeinen oder besonderen Mangel des Systems zur Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben oder der Lieferungen und des Materials;
 5. die Ausgaben, die den Absichten des Verwaltungsausschusses nicht entsprechen, unter Berücksichtigung der innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehenen Übertragungen;
 6. die Kreditüberschreitungen, unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich aus Übertragungen ergeben, die innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehen sind;
 7. die Ausgaben, die den für sie bestehenden Ermächtigungen nicht entsprechen;

Anlage 1**Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge****A. Spurweite**

1. Eisenbahnen mit Normalspur (1435 mm)
2. Eisenbahnen mit (russischer) Breitspur (1520 mm)
3. Eisenbahnen mit (finnischer) Breitspur (1524 mm)
4. Eisenbahnen mit (irischer) Breitspur (1600 mm)
5. Eisenbahnen mit (iberischer) Breitspur (1688 mm)
6. Sonstige Eisenbahnen

B. Lichtraumprofil

1. Eisenbahnen mit Normalspur auf dem europäischen Kontinent
2. Eisenbahnen mit Normalspur in Großbritannien
3.

C. ...**Anlage 2****Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge****A. Stromversorgungssysteme**

1. Gleichstrom 3000 V
2. Gleichstrom 1500 V und weniger
3. Wechselstrom 25 kV / 50 Hz
4. Wechselstrom 15 kV / 16 $\frac{2}{3}$ Hz

B. Zugsicherungssysteme

...

Artikel 16**Unfälle und schwere Beschädigungen**

- § 1 Im Falle eines Unfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind die Infrastrukturbetreiber, gegebenenfalls zusammen mit den Haltern sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, verpflichtet,
- a) unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Sicherheit, die Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs und die öffentliche Gesundheit weiter zu gewährleisten, und
 - b) die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.
- § 2 Als schwer beschädigt gilt ein Fahrzeug, wenn es auf einfache Weise nicht wieder so instandgesetzt werden kann, daß es auf eigenen Rädern in einem Zug rollen kann, ohne die Betriebsabwicklung zu gefährden.
- § 3 Unfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde, die die Betriebserlaubnis für das beschädigte Fahrzeug erteilt hat, unverzüglich mitzuteilen. Diese Behörde kann eine Vorführung des beschädigten, gegebenenfalls bereits instandgesetzten Fahrzeugs verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.
- § 4 Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten unterrichten die Organisation über die Ursachen von Unfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr. Der Fachausschuß für technische Fragen kann auf Antrag eines Vertragsstaates die Ursachen schwerer Unfälle im internationalen Verkehr im Hinblick auf eine eventuelle Weiterentwicklung der Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU prüfen.

Artikel 17**Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

Eine gemäß Artikel 5 zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein

Infrastrukturbetreiber dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, wenn diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, die besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 sowie die Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID beachtet werden.

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

- § 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10 § 9 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, dessen zuständige Behörde die Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.
- § 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

Artikel 19

Meinungsverschiedenheiten

Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, dem Fachausschuß für technische Fragen vorlegen, wenn sie sie nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausräumen konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Protocol
of 3 June 1999

for the Modification of the Convention
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
(Protocol 1999)

Extrait / Auszug
Pages rectifiées / Berichtigte Seiten

Article 3**Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession**

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.
- § 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.
- § 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

Article 4**Entry into force**

- § 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.
- § 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5**Declarations and reservations**

Declarations and reservations, provided for in article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

Article 6**Transitional provisions**

- § 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to
- a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,
 - b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
 - c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).
- § 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.
- § 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,
- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles :

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;

For the Republic of Albania :

For the People's Democratic Republic of Algeria :

For the Federal Republic of Germany :

For the Republic of Austria :

For the Kingdom of Belgium :

For Bosnia and Herzegovina :

For the Republic of Bulgaria :

For the Republic of Croatia :

For the Kingdom of Denmark :

For the Kingdom of Spain :

For the Republic of Finland :

For the French Republic :

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

For the Hellenic Republic :

For the Republic of Hungary :

For the Republic of Iraq :

For the Islamic Republic of Iran :

For Ireland :

For the Italian Republic :

For the Lebanese Republic :

For the Principality of Liechtenstein :

For the Republic of Lithuania :

For the Grand Duchy of Luxembourg :

For the Former Yugoslav Republic of Macedonia :

For the Kingdom of Morocco :

For the Principality of Monaco :

For the Kingdom of Norway :

For the Kingdom of the Netherlands :

For the Republic of Poland :

For the Portuguese Republic :

For Romania :

For the Slovak Republic :

For the Republic of Slovenia :

For the Kingdom of Sweden :

For the Swiss Confederation :

For the Syrian Arab Republic :

For the Czech Republic :

For the Republic of Tunisia :

For the Republic of Turkey :

**Convention concerning International Carriage by Rail
(COTIF)**

of 9 May 1980

in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Title I

General Provisions

Article 1

Intergovernmental Organisation

- § 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".
- § 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.
- § 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.
- § 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.
- § 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.
- § 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

- f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

Article 3

International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

Article 4

Taking on and transfer of attributions

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on,

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

Article 15

Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

§ 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

- k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;
 - l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;
 - m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));
 - n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
 - o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;
 - p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
 - q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
 - r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).
- § 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.
- § 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

- § 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

Article 34

Decisions of the General Assembly

- § 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.
- § 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is

- § 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.
- § 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

Article 5

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II

Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6

Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall

not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

- § 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7

Ticket

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.
- § 2 The following, at least, must be entered on the ticket :
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.
- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.
- § 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.
- § 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and

- § 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:
- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
 - b) live animals have been handed over to third parties.
- § 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.
- § 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.
- § 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.
- § 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.
- § 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.
- § 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34

Limit of damages in case of loss of or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35

Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2

Registered luggage

Article 36

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

Article 39**Substitute carrier**

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 51

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 52

Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Article 57**Forum**

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.
- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58**Extinction of right of action in case of death or personal injury**

- § 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.
- § 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if
- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
 - b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;

law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) “carrier” means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) “intermodal transport unit” means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Article 4

Derogations

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28

Presumption of loss or damage in case of reconsignment

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29

Presumption of loss of the goods

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

- § 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.
- § 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34

Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35

Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and

the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought :

a) by the consignor, until such time as the consignee has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;

b) by the consignee, from the time when he has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.

§ 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

Article 4
Other prescriptions

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

Article 5
**Type of trains allowed. Carriage as hand luggage,
registered luggage or on board motor vehicles**

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

Article 6
Annex

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

* * *

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

Article 3**Signs and inscriptions on the vehicles**

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4**Liability in case of loss of or damage to a vehicle**

§ 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.

§ 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the

circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

Article 10

Concomitant causes

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes

Annex 1**Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicules****A. Track gauge**

1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)
5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
6. Other railways

B. Loading gauge

1. Railways with normal loading gauge on the European continent
2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
3. ...

C. ...**Annex 2****Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units****A. Energy supply systems**

1. Direct current of 3000 V
2. Direct current of 1500 V or less
3. Alternating current of 25 kV / 50 Hz
4. Alternating current of 15 kV / 16 $\frac{2}{3}$ Hz

B. Safety and operational control systems

...

Annex 3

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons

Annex 4

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages

Annex 5

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations

Annex 6

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems

Annex 7

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology

Annex 8

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material

* * *

As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 4

Procedure

§ 1 Technical admission shall be carried out

a) either, in a single stage, by the grant of admission to operation to a given individual railway vehicle,

b) or, in two successive stages, by the grant

1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,
2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.

§ 2 This provision shall not affect the application of Article 10.

Article 5

Competent authority

§ 1 Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail

- § 3 A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation correspond to that type of construction.
- § 4 Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.
- § 5 Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 6 An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.
- § 7 Admission to operation may be withdrawn
- a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;
 - b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.
- § 8 Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.
- § 9 The admission to operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;
- b) if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;
- d) when the competent authority so decides.

§ 10 The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 11 In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

Article 11

Certificates

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called : "Certificate of admission of a type of construction" and "Certificate of admission to operation".

§ 2 The certificate of admission of a type of construction must specify :

- a) the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;

