

- § 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.
- § 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

- § 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.
- § 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8

Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

- § 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.
- § 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10
Autres actions

- § 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.
- § 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.
- § 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11
For

- § 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.
- § 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12
Prescription

- § 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.
- § 2 La prescription court :
- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
 - b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

APTU

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

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;
- f) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- g) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;
- h) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;
- i) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;
- j) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- k) "norme technique" désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

- l) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;
- m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

But

- § 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :
 - a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;
 - b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
 - c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.
- § 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.
- § 3 Dans la mesure du possible :
 - a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
 - b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4

Elaboration de normes et prescriptions techniques

- § 1 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.
- § 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5

Validation de normes techniques

- § 1 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :
 - a) tout Etat partie;

- b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;
 - c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;
 - d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 2 La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

- § 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :
- a) tout Etat partie;
 - b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;
 - c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 7

Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

Article 8

Annexes techniques

- § 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

- a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);
 - b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);
 - c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);
 - d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);
 - e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);
 - f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);
 - g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);
 - h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).
- § 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.
- § 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

Article 9

Déclarations

- § 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

- § 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10 **Abrogation de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11 **Primauté des Annexes**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :
- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
 - b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Annexe 1

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. ...

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 ⅔ Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

Annexe 3

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

Annexe 4

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

Annexe 5

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure

Annexe 6

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 7

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information

Annexe 8

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

ATMF

**Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire
utilise en trafic international (Appendice G à la Convention)**

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "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;
- f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;
- g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;
- h) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;
- i) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- j) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;
- k) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3 **Admission au trafic international**

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
- a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,
 - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,
 - c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 4 **Procédure**

- § 1 L'admission technique s'effectue :
- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,
 - b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 - 1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
 - 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

Article 5 **Autorité compétente**

- § 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.
- § 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6

Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

- § 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :
- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
 - b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.
- § 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.
- § 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :
- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions
 - b) ainsi que l'interopérabilité
- restent garanties.
- § 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

- § 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.
- § 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

- § 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Admission technique

- § 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.
- § 2 L'admission technique peut être demandée par :
 - a) le constructeur,
 - b) une entreprise de transport ferroviaire,
 - c) le détenteur du véhicule,
 - d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

- § 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;
 - b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;
 - c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.
- § 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :
- a) le détenteur du véhicule ferroviaire;
 - b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;
 - c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;
 - d) le cas échéant, sa durée de validité;
 - e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.
- § 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12

Modèles uniformes

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.
- § 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13

Banque de données

- § 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.
- § 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.
- § 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.
- § 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :
- a) les Etats parties;
 - b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
 - c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
 - d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;
 - e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.
- § 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14

Inscriptions et signes

- § 1** Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :
- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
 - b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2** La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.
- § 3** L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15

Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Article 16

Accidents et avaries graves

- § 1** En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :
- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
 - b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.
- § 2** Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.
- § 3** Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

- § 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18

Non-respect des prescriptions

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

Πρωτόκολλο
της 3^{ης} Ιουνίου 1999

που τροποποιεί τη Σύμβαση
σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9^{ης} Μαΐου 1980

(Πρωτόκολλο 1999)

Σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 και της παρ.2 του άρθρου 19 της "Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές", που υπεγράφη στη Βέρνη την 9^η Μαΐου 1980 (και η οποία εφεξής θα αποκαλείται «Σύμβαση COTIF 1980», πραγματοποιήθηκε στο Βίλνιους, από 26 Μαΐου έως 3 Ιουνίου 1999, η 5^η Γενική Συνέλευση του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF).

- Πεπεισμένη για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα ενός Διακυβερνητικού Οργανισμού ο οποίος χειρίζεται κατά το μέτρο του δυνατού όλες τις πλευρές της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς στο επίπεδο των Κρατών,
- Θεωρώντας ότι, για το σκοπό αυτό, ο OTIF είναι ο Οργανισμός ο πλέον κατάλληλος, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εφαρμογή της «Σύμβασης COTIF 1980» από 39 Κράτη στην Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική καθώς και από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αυτών των Κρατών,
- Θεωρώντας την αναγκαιότητα να αναπτυχθεί η «Σύμβαση COTIF 1980», κυρίως οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV και οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM, προκειμένου αυτή να προσαρμοστεί στις νέες ανάγκες των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών,
- Θεωρώντας ότι η ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία απαιτεί τον μετасχηματισμό του Κανονισμού RID σε καθεστώς δημοσίου δικαίου, του οποίου η εφαρμογή δεν εξαρτάται πλέον από τη σύναψη ενός συμβολαίου μεταφοράς υπαγόμενου στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM,
- Θεωρώντας ότι, από την υπογραφή της Σύμβασης την 9^η Μαΐου 1980, οι πολιτικές, οικονομικές και νομικές αλλαγές που μεσολάβησαν σε ένα μεγάλο αριθμό Κρατών μελών συντρέχουν στην καθιέρωση και ανάπτυξη ενιαίων διατάξεων που να καλύπτουν και άλλους τομείς δικαίου οι οποίοι είναι σημαντικοί για τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,
- Θεωρώντας ότι τα Κράτη θα έπρεπε, λαμβάνοντας υπ' όψιν τους τομείς ιδιαίτερου δημοσίου συμφέροντος, να λάβουν πιο αποτελεσματικά μέτρα για να εξαλείψουν τα εμπόδια που συνεχίζουν να υφίστανται κατά τη διέλευση των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά,
- Θεωρώντας ότι, προς το συμφέρον των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι απαραίτητη η επικαιροποίηση των υφισταμένων διεθνών πολυμερών συμβάσεων και συμφωνιών στον σιδηροδρομικό τομέα και αν συντρέχει περίπτωση να ενσωματωθούν στη Σύμβαση,

Η Γενική Συνέλευση αποφάσισε τα ακόλουθα :

Άρθρο 1
Νέο περιεχόμενο της Σύμβασης

Η «Σύμβαση COTIF 1980» τροποποιείται σύμφωνα με τα κείμενα που ακολουθούν και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 2
Προσωρινός Θεματοφύλακας

1. Τα καθήκοντα της Κυβέρνησης Θεματοφύλακα, που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 22 έως 26 της Σύμβασης COTIF 1980, τα αναλαμβάνει ο OTIF, ως προσωρινός Θεματοφύλακας, από την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου

και μέχρι την ημερομηνία θέσης του σε ισχύ.

2.

Άρθρο 3 **Υπογραφή, Επικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση, Προσχώρηση**

1. Το παρόν Πρωτόκολλο παραμένει ανοιχτό προς υπογραφή από τα Κράτη Μέλη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Αυτή η υπογραφή λαμβάνει χώρα στη Βέρνη ενώπιον του προσωρινού Θεματοφύλακα.
2. Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980», το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση. Τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται το συντομότερο δυνατόν ενώπιον του προσωρινού Θεματοφύλακα.
3. Τα Κράτη μέλη που δεν υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, καθώς και τα Κράτη των οποίων η αίτηση προσχώρησης στη «Σύμβαση COTIF 1980» έγινε πλήρως αποδεκτή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2. του άρθρου 23 αυτής, δύνανται, πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, να προσχωρήσουν σ'αυτό καταθέτοντας ένα έγγραφο προσχώρησης ενώπιον του προσωρινού Θεματοφύλακα.
4. Η προσχώρηση ενός Κράτους στη «Σύμβαση COTIF 1980» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 αυτής, του οποίου η αίτηση έγινε μετά την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου αλλά πριν από τη θέση του σε ισχύ, ισχύει τόσο για τη Σύμβαση COTIF 1980 όσο και για τη Σύμβαση της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου και που στο εξής θα αποκαλείται «Σύμβαση COTIF 1999».

Άρθρο 4 **Θέση σε ισχύ**

1. Το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του τρίτου μήνα που ακολουθεί αυτόν στη διάρκεια του οποίου ο προσωρινός Θεματοφύλακας θα έχει κοινοποιήσει στα Κράτη μέλη την κατάθεση του εγγράφου με το οποίο πληρούνται οι όροι της παρ.2 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980». Ως Κράτη μέλη υπό την έννοια της παρ.2 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980», θεωρούνται τα Κράτη τα οποία, κατά τη στιγμή της απόφασης της 5^{ης} Γενικής Συνέλευσης, ήταν Κράτη Μέλη και τα οποία είναι ακόμη μέλη κατά τη στιγμή που πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.
2. Ωστόσο, οι διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται από την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 5 **Δηλώσεις και επιφυλάξεις**

Οι δηλώσεις και επιφυλάξεις, που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 42 της «Σύμβασης COTIF 1999», της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, μπορούν να εκφραστούν ή να διατυπωθούν ανά πάσα στιγμή, ακόμη και πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Αυτές αρχίζουν να ισχύουν από τη στιγμή θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 6 **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Το αργότερο 6 μήνες μετά από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός

Γραμματέας του ΟΤΙF συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση προκειμένου :

α) να ορίσει τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής για την επόμενη περίοδο (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ.2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999», της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, και, αν συντρέχει περίπτωση, να αποφασίσει για τη λήξη της θητείας της εν ενεργεία Διοικητικής Επιτροπής,

β) να καθορίσει, για περίοδο 6 ετών, το μέγιστο ποσό στο οποίο μπορούν να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια κάθε λογιστικής περιόδου (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης ε) της παρ. 2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου)

και

γ) να προχωρήσει, αν συντρέχει περίπτωση, στην εκλογή του Γενικού Γραμματέα (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ.2 του άρθρου 14 της Σύμβασης COTIF 1999 της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου).

2. Το αργότερο 3 μήνες μετά από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός Γραμματέας του ΟΤΙF συγκαλεί την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομένων.
3. Μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, η θητεία της Διοικητικής Επιτροπής, που έχει καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 6 της «Σύμβασης COTIF 1980», λήγει κατά την ημερομηνία που καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση. Η ημερομηνία πρέπει να συμπίπτει με την ημερομηνία έναρξης της θητείας των μελών και των αναπληρωματικών μελών της Διοικητικής Επιτροπής που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ.2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου).
4. Η θητεία του εν ενεργεία Γενικού Γραμματέα του Κεντρικού Γραφείου κατά τη στιγμή της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου λήγει με την εκπνοή της περιόδου για την οποία αυτός διορίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης δ) της παρ. 2, του άρθρου 7 της «Σύμβασης COTIF 1980». Από τη στιγμή της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτός ασκεί τα καθήκοντα του Γενικού Γραμματέα.
5. Ακόμη και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, οι σχετικές διατάξεις των άρθρων 6, 7 και 11 της «Σύμβασης COTIF 1980» παραμένουν σε εφαρμογή σε ό,τι αφορά :

α) την επαλήθευση των λογαριασμών και την έγκριση των ετήσιων λογαριασμών του Οργανισμού,

β) τον καθορισμό των οριστικών συνεισφορών των Κρατών μελών στις δαπάνες του Οργανισμού,

γ) την καταβολή των συνεισφορών,

δ) το μέγιστο ποσό, το οποίο καθορίστηκε πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου και στο οποίο δύνανται να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια μίας πενταετούς περιόδου,

Οι περιπτώσεις α) έως γ) αναφέρονται στο έτος κατά τη διάρκεια του οποίου το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ καθώς και στο προηγούμενο αυτού έτος.

6. Οι οριστικές συνεισφορές των Κρατών μελών, που οφείλονται για το έτος κατά τη

διάρκεια του οποίου το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ, υπολογίζονται βάσει των διατάξεων της παρ.1 του άρθρου 11 της «Σύμβασης COTIF 1980».

7. Κατόπιν αιτήσεως του Κράτους μέλους του οποίου η συνεισφορά, υπολογιζόμενη δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, είναι υψηλότερη από αυτή που οφειλόταν για το έτος 1999, η Γενική Συνέλευση μπορεί να καθορίσει τη συνεισφορά αυτού του Κράτους μέλους για τα επόμενα τρία έτη από το έτος της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ακόλουθες αρχές :

α) η βάση καθορισμού της μεταβατικής συνεισφοράς είναι η ελάχιστη συνεισφορά που προβλέπεται στην προαναφερόμενη παρ. 3 του άρθρου 26 της «Σύμβασης COTIF 1999», ή η συνεισφορά που οφειλόταν για το έτος 1999 εάν αυτή είναι υψηλότερη από την ελάχιστη συνεισφορά,

β) η συνεισφορά προσαρμόζεται προοδευτικά το πολύ σε τρία στάδια για να φθάσει στο ποσό της οριστικής συνεισφοράς που υπολογίζεται δυνάμει των διατάξεων του προαναφερόμενου άρθρου 26.

Αυτή η διάταξη δεν εφαρμόζεται στα Κράτη μέλη που είναι οφειλέτες της ελάχιστης συνεισφοράς η οποία, σε κάθε περίπτωση, παραμένει οφειλόμενη.

8. Οι συμβάσεις μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ των Κρατών μελών, οι οποίες έχουν συναφθεί δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV 1980 ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM 1980 (Παραρτήματα Α και Β της Σύμβασης COTIF 1980), παραμένουν, ακόμη και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, υπαγόμενες στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες που ήταν σε ισχύ κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης .
9. Οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUI εφαρμόζονται ένα έτος μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, για τα συμβόλαια που έχουν συναφθεί πριν από τη θέση του σε ισχύ.

Άρθρο 7 **Κείμενα του Πρωτοκόλλου**

1. Το παρόν Πρωτόκολλο συνήφθη και υπεγράφη στη γαλλική, γερμανική και αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση διάστασης, μόνο το γαλλικό κείμενο είναι αυθεντικό.
2. Κατόπιν προτάσεως ενός από τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη, ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσημες μεταφράσεις του παρόντος Πρωτοκόλλου σε άλλες γλώσσες στο μέτρο που μία από αυτές τις γλώσσες είναι μια επίσημη γλώσσα στην επικράτεια τουλάχιστον δύο Κρατών μελών.
Αυτές οι μεταφράσεις προετοιμάζονται σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες των ενδιαφερομένων Κρατών μελών.

Προς πιστοποίηση των ανωτέρω , οι πληρεξούσιοι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Συνετάχθη στο Vilnius, την 3^η Ιουνίου 1999, σε ένα μόνο πρωτότυπο αντίτυπο σε κάθε μία από τις γλώσσες γαλλική, γερμανική και αγγλική. Τα αντίτυπα αυτά παραμένουν κατατεθειμένα στα αρχεία του OTIF. Ακριβή επικυρωμένα αντίγραφα θα παραδοθούν σε κάθε ένα από τα Κράτη μέλη.

Για τη Δημοκρατία της Αλβανίας :

- Για την Αλγερινή Δημοκρατική και Λαϊκή Δημοκρατία :
- Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας :
- Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας :
- Για το Βασίλειο του Βελγίου :
- Για τη Βοσνία Ερζεγοβίνη :
- Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας :
- Για τη Δημοκρατία της Κροατίας :
- Για το Βασίλειο της Δανίας :
- Για το Βασίλειο της Ισπανίας :
- Για τη Δημοκρατία της Φινλανδίας :
- Για τη Γαλλική Δημοκρατία :
- Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας :
- Για την Ελληνική Δημοκρατία :
- Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας :
- Για τη Δημοκρατία του Ιράκ :
- Για την Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν :
- Για την Ιρλανδία :
- Για την Ιταλική Δημοκρατία :
- Για τη Λιβανέζικη Δημοκρατία :
- Για το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν :
- Για τη Δημοκρατία της Λιθουανίας :
- Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου :
- Για την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας :
- Για το Βασίλειο του Μαρόκου :
- Για το Πριγκιπάτο του Μονακό :
- Για το Βασίλειο της Νορβηγίας :
- Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών :
- Για τη Δημοκρατία της Πολωνίας :
- Για την Πορτογαλική Δημοκρατία :
- Για τη Ρουμανία :

- Για τη Σλοβακική Δημοκρατία :
- Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας :
- Για το Βασίλειο της Σουηδίας :
- Για την Ελβετική Συνομοσπονδία :
- Για την Αραβο Συριακή Δημοκρατία :
- Για την Τσεχική Δημοκρατία :
- Για την Τυνησιακή Δημοκρατία :
- Για την Τουρκική Δημοκρατία :

**Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές
(COTIF)**

της 9^{ης} Μαΐου 1980
με το περιεχόμενο του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου
της 3^{ης} Ιουνίου 1999

«Σύμβαση COTIF 1999»

**ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**Άρθρο 1
Διακυβερνητικός Οργανισμός**

1. Τα Μέρη στην παρούσα Σύμβαση συγκροτούν, ως Κράτη μέλη, τον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (ΟΤΙΦ), στο εξής αποκαλούμενος «ο Οργανισμός».
2. Η έδρα του Οργανισμού είναι στη Βέρνη. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να ορίσει έναν άλλο τόπο ως έδρα ο οποίος να ευρίσκεται σε ένα από τα Κράτη μέλη.
3. Ο Οργανισμός έχει νομική προσωπικότητα. Έχει κυρίως την ικανότητα να συμβάλλεται, να αποκτά και να εκποιεί κινητά και ακίνητα αγαθά καθώς και να παρίσταται σε δικαστήριο.
4. Ο Οργανισμός, τα μέλη του προσωπικού του, οι εμπειρογνώμονες τους οποίους καλεί και οι εκπρόσωποι των Κρατών μελών χαιρούν των απαραίτητων προνομίων και ασυλιών για την εκπλήρωση της αποστολής τους, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού που είναι προσαρτημένο στη Σύμβαση αυτή.
5. Οι σχέσεις μεταξύ του Οργανισμού και του Κράτους της έδρας ρυθμίζονται με μία Συμφωνία έδρας.
6. Οι γλώσσες εργασίας του Οργανισμού είναι τα γαλλικά, τα γερμανικά και τα αγγλικά. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να εισάγει και άλλες γλώσσες εργασίας.

**Άρθρο 2
Σκοπός του Οργανισμού**

1. Ο Οργανισμός έχει ως σκοπό να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, κυρίως :
 - α) κατ'εξουσιοδότηση ενιαία νομικά καθεστώτα στους ακόλουθους νομικούς τομείς :
 1. συμβόλαιο σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στην κατ' ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων συμπληρωματικών μεταφορών με άλλα μέσα μεταφοράς και που αποτελούν αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου,
 2. συμβόλαιο σχετικά με τη χρήση οχημάτων ως μέσα μεταφοράς στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,
 3. συμβόλαιο σχετικά με τη χρήση της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,
 4. μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία.
 - β) συνεισφέροντας, στην κατάργηση, το συντομότερο δυνατόν, των εμποδίων στη διέλευση των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία λαμβάνοντας υπ' όψιν το ιδιαίτερο δημόσιο συμφέρον, εφόσον οι αιτίες αυτών των εμποδίων εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Κρατών,

- γ) συνεισφέροντας στη διαλειτουργικότητα και την τεχνική εναρμόνιση στο σιδηροδρομικό τομέα μέσω της επικύρωσης των τεχνικών προτύπων και της υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων,
 - δ) θεσπίζοντας μία ενιαία διαδικασία για την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,
 - ε) επιβλέποντας την εφαρμογή όλων των νομικών κανόνων και συστάσεων που αποφασίζονται στους κόλπους του Οργανισμού,
 - στ) αναπτύσσοντας τα ενιαία νομικά καθεστάτα, νομικούς κανόνες και διαδικασίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις α) έως ε) της παρούσης παραγράφου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις νομικές, οικονομικές και τεχνικές εξελίξεις.
2. Ο Οργανισμός δύναται
- α) να εκπονήσει και άλλα ενιαία νομικά καθεστάτα, στο πλαίσιο των σκοπών που προβλέπονται στην προηγούμενη παρ. 1 ,
 - β) να θεσπίσει ένα πλαίσιο εντός του οποίου τα Κράτη μέλη δύναται να εκπονήσουν και άλλες διεθνείς συμβάσεις έχοντας ως σκοπό να ευνοήσουν, να βελτιώσουν και να διευκολύνουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Άρθρο 3 **Διεθνής Συνεργασία**

1. Τα Κράτη μέλη δεσμεύονται να επικεντρώσουν, κατ' αρχήν, τη διεθνή συνεργασία τους στον σιδηροδρομικό τομέα στους κόλπους του Οργανισμού, καθόσον υφίσταται μία συνάφεια με τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Για να επιτύχουν αυτόν τον σκοπό τα Κράτη μέλη θα λάβουν όλα τα αναγκαία και χρήσιμα μέτρα προκειμένου να προσαρμοστούν οι πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες στις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη, στο βαθμό που αυτές οι συμβάσεις και συμφωνίες αφορούν στη διεθνή συνεργασία στο σιδηροδρομικό τομέα και στο βαθμό που αυτές μεταβιβάζουν σε άλλους διακυβερνητικούς ή μη κυβερνητικούς Οργανισμούς αρμοδιότητες που συμπίπτουν με τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό.
2. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου για τα Κράτη μέλη, τα οποία είναι συγχρόνως μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή Κράτη μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, δεν υπερισχύουν των υποχρεώσεών τους ως μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή Κρατών μερών στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Άρθρο 4 **Ανάληψη και μεταβίβαση αρμοδιοτήτων**

1. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, ο Οργανισμός εξουσιοδοτείται να αναλαμβάνει, σύμφωνα με τους σκοπούς που ορίζονται στο άρθρο 2, τις αρμοδιότητες, τους πόρους και τις υποχρεώσεις που θα του μεταβιβάζονταν από άλλους διακυβερνητικούς Οργανισμούς δυνάμει συμφωνιών που συνάπτονται με αυτούς τους Οργανισμούς.
2. Ο Οργανισμός δύναται, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να μεταβιβάζει σε άλλους διακυβερνητικούς Οργανισμούς, αρμοδιότητες, πόρους και υποχρεώσεις δυνάμει συμφωνιών που συνάπτονται με αυτούς τους Οργανισμούς.
3. Ο Οργανισμός δύναται, με έγκριση της Διοικητικής Επιτροπής, να αναλαμβάνει διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τους σκοπούς του και που του έχουν ανατεθεί

από ένα Κράτος μέλος. Οι δαπάνες του Οργανισμού που σχετίζονται με αυτά τα καθήκοντα βαρύνουν το Κράτος μέλος που το αφορούν.

Άρθρο 5 **Ιδιαίτερες υποχρεώσεις των Κρατών μελών**

1. Τα Κράτη μέλη συμφωνούν να υιοθετούν όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διευκολύνουν και να επιταχύνουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Προς τούτο, κάθε Κράτος μέλος υποχρεούται, στο μέτρο του δυνατού :
 - α) να εξαλείψει κάθε μη χρήσιμη διαδικασία,
 - β) να απλοποιήσει και να εξομαλύνει τις διατυπώσεις που ακόμη απαιτούνται,
 - γ) να απλοποιήσει τους συνοριακούς ελέγχους.
2. Προκειμένου να διευκολύνουν και να βελτιώσουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία τα Κράτη μέλη συμφωνούν να συνδράμουν στην αναζήτηση της μεγαλύτερης δυνατής ομοιομορφίας στους κανονισμούς, πρότυπα, διαδικασίες και μεθόδους οργάνωσης σχετικά με τα σιδηροδρομικά οχήματα, το σιδηροδρομικό προσωπικό, τη σιδηροδρομική υποδομή και τις βοηθητικές υπηρεσίες.
3. Τα Κράτη μέλη συμφωνούν να διευκολύνουν τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ διαχειριστών υποδομής αποσκοπώντας στη βελτιστοποίηση της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Άρθρο 6 **Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες**

1. Εφόσον δεν έχουν γίνει ή διατυπωθεί δηλώσεις ή επιφυλάξεις σύμφωνα με τις διατάξεις της πρώτης φράσης της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία και η αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού προς χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, διέπονται από :
 - α) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)», που αποτελούν το Προσάρτημα Α στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - β) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων(CIM)», που αποτελούν το Προσάρτημα Β στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - γ) τον «Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID)», που αποτελεί το Προσάρτημα Γ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - δ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUV)», που αποτελούν το Προσάρτημα Δ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - ε) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI)», που αποτελούν το Προσάρτημα Ε στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - στ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ENK) σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (APTU)», που αποτελούν το Προσάρτημα ΣΤ στην παρούσα

Σύμβαση COTIF 1999,

- ζ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ATMF)», που αποτελούν το Προσάρτημα Ζ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,
 - η) άλλα ενιαία νομικά καθεστώτα τα οποία έχει επεξεργασθεί ο Οργανισμός δυνάμει των διατάξεων της περίπτωσης α) της παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος άρθρου, που αποτελούν ομοίως Προσαρτήματα στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999.
2. Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες , ο Κανονισμός και τα νομικά καθεστώτα που απαριθμούνται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων τους, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 7 **Ορισμός της έννοιας «Σύμβαση»**

Στις διατάξεις που ακολουθούν, ο όρος «Σύμβαση» καλύπτει την κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στο πρώτο άρθρο, παρ.4 και τα Προσαρτήματα που προβλέπονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένων και των Παραρτημάτων τους. Η κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 1 και τα Προσαρτήματα που προβλέπονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένων και των Παραρτημάτων τους, θα αποκαλούνται «Σύμβαση COTIF 1999».

ΤΙΤΛΟΣ II **ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 8 **Εθνικό δίκαιο**

1. Κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης, θα ληφθεί υπ' όψιν ο χαρακτήρας του διεθνούς δικαίου και η αναγκαιότητα προώθησης της ομοιομορφίας.
2. Ελλείψει διατάξεων στη Σύμβαση , εφαρμοστέο είναι το εθνικό δίκαιο.
3. Με τον όρο εθνικό δίκαιο νοείται το δίκαιο του Κράτους όπου ο δικαιούχος ασκεί τα δικαιώματά του, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση δικαίων.

Άρθρο 9 **Λογιστική μονάδα**

1. Η λογιστική μονάδα που προβλέπεται από τα Προσαρτήματα είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως αυτό καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.
2. Η αξία, σε Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους μέλους που είναι επίσης μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές.
3. Η αξία, σε Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους μέλους που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται με τον τρόπο που καθορίζεται από αυτό το Κράτος. Αυτός ο υπολογισμός πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία που να προσεγγίζει όσο είναι δυνατόν αυτή που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2. του παρόντος άρθρου.
4. Για ένα Κράτος μέλος που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2. ή της

παρ.3. του παρόντος άρθρου, η λογιστική μονάδα που προβλέπεται από τα Προσαρτήματα θεωρείται ως ίση με τρία χρυσά φράγκα. Το χρυσό φράγκο ορίζεται σε 10/31 του γραμμαρίου χρυσού με τίτλο καθαρότητας 0,900. Η μετατροπή του χρυσού φράγκου πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία που να προσεγγίζει όσο είναι δυνατόν αυτή που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

5. Τα Κράτη, εντός των τριών μηνών που ακολουθούν από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης και κάθε φορά που επέρχεται μία αλλαγή στη μέθοδο υπολογισμού ή στην αξία του εθνικού τους νομίσματος σε σχέση με τη λογιστική μονάδα, κοινοποιούν στο Γενικό Γραμματέα τη μέθοδο υπολογισμού τους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 ή τα αποτελέσματα της μετατροπής σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4. του παρόντος άρθρου. Ο τελευταίος ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στα άλλα Κράτη μέλη.
6. Ένα ποσό εκπεφρασμένο σε λογιστικές μονάδες μετατρέπεται στο εθνικό νόμισμα του Κράτους του Δικαστηρίου που επιλαμβάνεται της υπόθεσης. Η μετατροπή πραγματοποιείται σύμφωνα με την αξία του νομίσματος που αντιστοιχεί κατά την ημέρα έκδοσης της δικαστικής απόφασης ή κατά την ημέρα που συμφωνείται από τα μέρη.

Άρθρο 10 **Συμπληρωματικές διατάξεις**

1. Δύο ή περισσότερα Κράτη μέλη ή δύο ή περισσότεροι μεταφορείς δύνανται να συμφωνήσουν συμπληρωματικές διατάξεις για την εκτέλεση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM χωρίς ωστόσο να μπορούν να παρεκκλίνουν από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
2. Οι συμπληρωματικές διατάξεις που προβλέπονται στην παρ. 1. του παρόντος άρθρου τίθενται σε ισχύ και δημοσιεύονται κατά τους τύπους που προβλέπονται από τους νόμους και τις διατάξεις κάθε Κράτους. Οι συμπληρωματικές διατάξεις των Κρατών και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στα άλλα Κράτη μέλη.

Άρθρο 11 **Δικαστική εγγύηση**

Η εγγύηση που παρέχεται για τη διασφάλιση της πληρωμής των δικαστικών εξόδων δεν μπορεί να απαιτηθεί στις δικαστικές πράξεις που βασίζονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV, τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI.

Άρθρο 12 **Εκτέλεση αποφάσεων. Κατασχέσεις**

1. Αποφάσεις, κατ' αντιμωλία ή ερήμην, οι οποίες εκδόθηκαν, από το αρμόδιο Δικαστήριο, δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης COTIF 1999, και κατέστησαν εκτελεστές σύμφωνα με τους νόμους που εφαρμόστηκαν από αυτό το Δικαστήριο, καθίστανται εκτελεστές σε κάθε ένα από τα άλλα Κράτη μέλη αμέσως μόλις εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες διατυπώσεις στο Κράτος όπου πρέπει να λάβει χώρα η εκτέλεση. Η αναθεώρηση της ουσίας της υπόθεσης δεν είναι αποδεκτή. Αυτές οι διατάξεις εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση δικαστικού συμβιβασμού.
2. Οι διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται ούτε στις αποφάσεις που είναι προσωρινά εκτελεστές, ούτε στις καταδικαστικές αποφάσεις για αποζημιώσεις οι οποίες θα εκδίδονταν κατά του αιτούντος λόγω απόρριψης της αίτησής του, πλέον των δικαστικών δαπανών.
3. Για τις απαιτήσεις που προκύπτουν από μία μεταφορά που υπάγεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, υπέρ μιας

μεταφορικής επιχείρησης έναντι μιας άλλης μεταφορικής επιχείρησης η οποία δεν υπάγεται στο ίδιο Κράτος – μέλος, δεν μπορεί να επιβληθεί κατάσχεση παρά μόνο δυνάμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή του Κράτους μέλους στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η επιχείρηση που είναι δικαιούχος των προς κατάσχεση απαιτήσεων.

4. Για τις απαιτήσεις που προκύπτουν από ένα συμβόλαιο που υπάγεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI, δεν μπορεί να επιβληθεί κατάσχεση παρά μόνο δυνάμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή του Κράτους μέλους στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η επιχείρηση που είναι δικαιούχος των προς κατάσχεση απαιτήσεων.
5. Τα σιδηροδρομικά οχήματα δεν μπορούν να κατασχεθούν, σε μία επικράτεια άλλη από αυτή του Κράτους μέλους μέσα στο οποίο ο κάτοχος έχει την εταιρική έδρα του, παρά μόνο δυνάμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή αυτού του Κράτους. Ο όρος «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσής του.

ΤΙΤΛΟΣ III ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 13 Όργανα

1. Η λειτουργία του Οργανισμού εξασφαλίζεται από τα ακόλουθα όργανα :
 - α) τη Γενική Συνέλευση,
 - β) τη Διοικητική Επιτροπή,
 - γ) την Αναθεωρητική Επιτροπή,
 - δ) την Επιτροπή εμπειρογνομόνων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID),
 - ε) την Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης,
 - στ) την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων,
 - ζ) το Γενικό Γραμματέα.
2. Η Γενική Συνέλευση δύναται να αποφασίζει για την προσωρινή δημιουργία άλλων επιτροπών, για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων.
3. Κατά τον καθορισμό της απαρτίας στη Γενική Συνέλευση και στις Επιτροπές, που προβλέπεται στις περιπτώσεις γ) έως στ) της παρ.1 του παρόντος άρθρου, τα Κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν το δικαίωμα ψήφου, (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.5 του άρθρου 14, της παρ. 7 του άρθρου 26, ή της παρ.4 του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), δεν λαμβάνονται υπόψη.
4. Η προεδρία στη Γενική Συνέλευση, η προεδρία στη Διοικητική Επιτροπή καθώς και η θέση του Γενικού Γραμματέα, πρέπει, κατ'αρχήν, να ανατίθενται σε υπηκόους διαφορετικών Κρατών-μελών.

Άρθρο 14 Γενική Συνέλευση

1. Η Γενική Συνέλευση συγκροτείται από όλα τα Κράτη μέλη.
2. Η Γενική Συνέλευση :
 - α) καταρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό της,
 - β) ορίζει τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής καθώς και ένα αναπληρωματικό μέλος

για κάθε ένα από αυτά και εκλέγει το Κράτος μέλος που θα εξασφαλίζει την Προεδρία της (σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ.1 έως 3 του άρθρου 15 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

- γ) εκλέγει τον Γενικό Γραμματέα (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- δ) εκδίδει τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τη δραστηριότητα της Διοικητικής Επιτροπής και του Γενικού Γραμματέα,
- ε) καθορίζει, ανά εξαετή περίοδο, το μέγιστο ποσό στο οποίο δύνανται να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια κάθε λογιστικής περιόδου (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), ή ελλείψει καθορισμού εκδίδει κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τον περιορισμό αυτών των δαπανών για μια περίοδο που δεν δύναται να υπερβαίνει τα έξι έτη,
- στ) αποφασίζει εάν η έδρα του Οργανισμού ορίζεται σε έναν άλλο τόπο (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 1 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ζ) αποφασίζει για την εισαγωγή και άλλων γλωσσών εργασίας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου πρώτου της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- η) αποφασίζει για την ανάληψη άλλων αρμοδιοτήτων εκ μέρους του Οργανισμού (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4, της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), καθώς και για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων του Οργανισμού σε έναν άλλο Διακυβερνητικό Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- θ) αποφασίζει, αν συντρέχει περίπτωση, για την προσωρινή δημιουργία άλλων επιτροπών για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, παρ. 2 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ι) εξετάζει εάν η στάση ενός Κράτους πρέπει να θεωρηθεί ως μία σιωπηρή καταγγελία της Σύμβασης (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ια) αποφασίζει να αναθέσει την εκτέλεση επαλήθευσης λογαριασμών σε ένα άλλο Κράτος μέλος από το Κράτος έδρας (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ιβ) αποφασίζει για προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης (σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ιγ) αποφασίζει για αιτήσεις προσχώρησης που της υποβάλλονται (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ιδ) αποφασίζει για τους όρους προσχώρησης ενός Περιφερειακού Οργανισμού Οικονομικής Ολοκλήρωσης (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 38 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ιε) αποφασίζει για τις αιτήσεις σύνδεσης που της υποβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 39 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,
- ιστ) αποφασίζει για τη διάλυση του Οργανισμού και την ενδεχόμενη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων του σε έναν άλλο Διακυβερνητικό Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
- ιζ) αποφασίζει για τα άλλα θέματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

3. Ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση μία φορά κάθε τρία χρόνια ή κατ' αίτηση είτε του ενός τρίτου των Κρατών μελών είτε της Διοικητικής Επιτροπής, καθώς και στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 33 και της παρ.4 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Απευθύνει στα Κράτη μέλη το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης, το αργότερο τρεις μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό που προβλέπεται στην περίπτωση α) της παρ.2 του παρόντος άρθρου.
4. Η Γενική Συνέλευση, έχει απαρτία (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999) όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν η πλειοψηφία των Κρατών μελών. Ένα Κράτος μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο Κράτος μέλος, ωστόσο, ένα Κράτος δεν μπορεί να εκπροσωπήσει περισσότερα από ένα άλλο Κράτος.
5. Σε περίπτωση ψήφου της Γενικής Συνέλευσης σχετικά με τροποποιήσεις των Προσαρτημάτων της Σύμβασης, τα Κράτη μέλη που έχουν κάνει μία δήλωση για το σχετικό Προσάρτημα σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.
6. Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει τις αποφάσεις της με πλειοψηφία των Κρατών μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία. Για τις περιπτώσεις ε), στ), ζ), η), ιβ), και ιστ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθώς και για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παρ.6 του άρθρου 34 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, απαιτείται η πλειοψηφία των δύο τρίτων. Ωστόσο, για την περίπτωση ιβ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η πλειοψηφία των δύο τρίτων απαιτείται μόνον όταν πρόκειται για προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, με εξαίρεση το άρθρο 9 και τις παρ. 2 έως 10 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 και το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.4 του πρώτου άρθρου της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.
7. Κατόπιν προσκλήσεως του Γενικού Γραμματέα, η οποία γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη της πλειοψηφίας των Κρατών μελών, στις συνόδους της Γενικής Συνέλευσης δύνανται να συμμετέχουν με συμβουλευτική ψήφο :
 - α) Κράτη μη μέλη του Οργανισμού,
 - β) Διεθνείς Οργανισμοί και Ενώσεις αρμόδιοι για θέματα σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού ή που ασχολούνται με προβλήματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Άρθρο 15 **Διοικητική Επιτροπή**

1. Η Διοικητική Επιτροπή συγκροτείται από το ένα τρίτο των Κρατών μελών.
2. Τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής και ένα αναπληρωματικό μέλος για κάθε ένα από τα μέλη της, καθώς και το Κράτος μέλος που προεδρεύει, ορίζονται για τρία έτη. Η σύνθεση της Διοικητικής Επιτροπής καθορίζεται για κάθε περίοδο, λαμβάνοντας υπ' όψιν κυρίως μία ισόρροπη γεωγραφική κατανομή. Ένα αναπληρωματικό μέλος που έγινε μέλος της Διοικητικής Επιτροπής κατά τη διάρκεια μιας περιόδου, πρέπει να οριστεί ως μέλος της Διοικητικής Επιτροπής για την περίοδο που ακολουθεί.
3. Σε περίπτωση χρείας μίας θέσης, αναστολής του δικαιώματος ψήφου ενός μέλους ή σε περίπτωση απουσίας ενός μέλους σε δύο συνεχείς συνόδους της Διοικητικής Επιτροπής χωρίς αυτό να έχει εκπροσωπηθεί από ένα άλλο μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του παρόντος άρθρου, το έργο αυτού για το υπόλοιπο της περιόδου ασκείται από το αναπληρωματικό μέλος που έχει οριστεί από τη Γενική Συνέλευση.

4. Με εξαίρεση την περίπτωση της παρ.3 του παρόντος άρθρου, κανένα Κράτος δεν μπορεί να αποτελεί μέλος της Διοικητικής Επιτροπής κατά τη διάρκεια περισσότερων των δύο συνεχών και πλήρων περιόδων.
5. Η Διοικητική Επιτροπή
 - α) καταρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό της,
 - β) συνάπτει τη Συμφωνία έδρας,
 - γ) καταρτίζει το καταστατικό του προσωπικού του Οργανισμού,
 - δ) διορίζει τους ανώτερους υπαλλήλους του Οργανισμού, λαμβάνοντας υπ' όψιν την καταλληλότητα των υποψηφίων και μία ισόρροπη γεωγραφική κατανομή,
 - ε) καταρτίζει έναν κανονισμό σχετικά με τα χρηματοοικονομικά και τα λογιστικά του Οργανισμού,
 - στ) εγκρίνει το πρόγραμμα εργασίας, τον προϋπολογισμό, την έκθεση διαχείρισης και τους λογαριασμούς του Οργανισμού,
 - ζ) καθορίζει, βάσει των εγκεκριμένων λογαριασμών, τις οριστικές συνεισφορές που οφείλονται από τα Κράτη μέλη για τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και το ύψος της προκαταβολής που οφείλεται από τα Κράτη μέλη για το τρέχον και το επόμενο ημερολογιακό έτος, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,
 - η) καθορίζει τις αρμοδιότητες του Οργανισμού που αφορούν όλα τα Κράτη μέλη ή μόνον κάποια από τα Κράτη μέλη, καθώς και τις δαπάνες που κατά συνέπεια θα αναληφθούν από αυτά τα Κράτη μέλη (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - θ) καθορίζει το ύψος των ειδικών αμοιβών (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.11 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - ι) δίδει ειδικές κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την επαλήθευση των λογαριασμών (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - ια) εγκρίνει την ανάληψη διοικητικών καθηκόντων από τον Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999) και καθορίζει τις ειδικές συνεισφορές που οφείλονται από το αντίστοιχο Κράτος μέλος,
 - ιβ) κοινοποιεί στα Κράτη μέλη την έκθεση διαχείρισης, την αναλυτική κατάσταση των λογαριασμών καθώς και τις αποφάσεις και συστάσεις της,
 - ιγ) καταρτίζει και κοινοποιεί στα Κράτη μέλη μία έκθεση για τη δραστηριότητά της καθώς και προτάσεις σχετικές με την ανανέωσή της (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), εν όψει της Γενικής Συνέλευσης που είναι επιφορτισμένη να καθορίζει τη σύνθεση της Διοικητικής Επιτροπής, το αργότερο δύο μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου της,
 - ιδ) ελέγχει τη διαχείριση του Γενικού Γραμματέα,
 - ιε) εποπτεύει την καλή εφαρμογή της Σύμβασης από τον Γενικό Γραμματέα, καθώς και την εκτέλεση, από τον Γενικό Γραμματέα, των αποφάσεων που έχουν ληφθεί από τα άλλα όργανα. Προς τούτο, η Διοικητική Επιτροπή μπορεί να λάβει όλα τα

μέτρα που είναι κατάλληλα για τη βελτίωση της εφαρμογής της Σύμβασης και των προαναφερόμενων αποφάσεων,

- ιστ) δίδει αιτιολογημένες γνώμες για τα θέματα που μπορεί να αφορούν στη δραστηριότητα του Οργανισμού και που της υποβάλλονται από ένα Κράτος μέλος ή από τον Γενικό Γραμματέα,
 - ιζ) επιλύει τις διαφορές μεταξύ ενός Κράτους μέλους και του Γενικού Γραμματέα ως προς την ιδιότητά του ως Θεματοφύλακα (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 36 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - ιη) αποφασίζει για τις αιτήσεις αναστολής της ιδιότητας μέλους (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999).
6. Η Διοικητική Επιτροπή, έχει απαρτία όταν εκπροσωπούνται σ' αυτήν τα δύο τρίτα των μελών της. Ένα μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο μέλος, ωστόσο, ένα μέλος δεν δύναται να εκπροσωπήσει περισσότερα από ένα άλλο μέλος.
 7. Η Διοικητική Επιτροπή λαμβάνει τις αποφάσεις της με πλειοψηφία των μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία.
 8. Η Διοικητική Επιτροπή συνεδριάζει στην έδρα του Οργανισμού, εκτός αν υπάρχει αντίθετη απόφαση. Τα Πρακτικά των συνόδων αποστέλλονται σε όλα τα Κράτη μέλη.
 9. Ο πρόεδρος της Διοικητικής Επιτροπής :
 - α) συγκαλεί την Επιτροπή τουλάχιστον μία φορά το χρόνο καθώς και κατόπιν αιτήματος είτε τεσσάρων μελών της, είτε του Γενικού Γραμματέα,
 - β) απευθύνει στα μέλη της Επιτροπής το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης,
 - γ) χειρίζεται, εντός των ορίων και των όρων που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό της Επιτροπής, επείγοντα θέματα που εγείρονται στο διάστημα μεταξύ των συνόδων,
 - δ) υπογράφει τη Συμφωνία έδρας που προβλέπεται στην περίπτωση β) της παρ.5 του παρόντος άρθρου.
 10. Η Διοικητική Επιτροπή δύναται, εντός των ορίων των δικών της αρμοδιοτήτων, να επιφορτίσει τον πρόεδρο με την εκτέλεση κάποιων ειδικών καθηκόντων.

Άρθρο 16 **Επιτροπές**

1. Οι Επιτροπές που αναφέρονται στις περιπτώσεις γ) έως στ) της παρ.1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 συγκροτούνται κατ' αρχήν από όλα τα Κράτη μέλη. Όταν η Αναθεωρητική Επιτροπή, η Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID ή η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων συσκέπτονται και αποφασίζουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, για τροποποιήσεις των Προσαρτημάτων της παρούσας Σύμβασης, τα Κράτη μέλη τα οποία έχουν κάνει μία δήλωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, σχετικά με τα αντίστοιχα Προσαρτήματα, δεν μπορούν να είναι μέλη της σχετικής Επιτροπής.
2. Ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τις Επιτροπές είτε με δική του πρωτοβουλία, είτε κατόπιν αιτήσεως πέντε Κρατών μελών, είτε κατόπιν αιτήσεως της Διοικητικής Επιτροπής. Ο Γενικός Γραμματέας απευθύνει το σχέδιο ημερήσιας διάταξης στα Κράτη μέλη το αργότερο δύο μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου.

3. Ένα Κράτος μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο Κράτος μέλος, ωστόσο, ένα Κράτος δεν δύναται να εκπροσωπήσει περισσότερα από δύο άλλα Κράτη.
4. Κάθε Κράτος μέλος που εκπροσωπείται έχει δικαίωμα μίας ψήφου. Μία πρόταση υιοθετείται εάν ο αριθμός των θετικών ψήφων είναι :
 - α) τουλάχιστον ίσος με το ένα τρίτο του αριθμού των Κρατών μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία και
 - β) μεγαλύτερος από τον αριθμό των αρνητικών ψήφων.
5. Κατόπιν προσκλήσεως του Γενικού Γραμματέα, σε συμφωνία με την πλειοψηφία των Κρατών μελών, δύναται να συμμετέχουν με συμβουλευτική ψήφο στις συνόδους των Επιτροπών :
 - α) Κράτη μη μέλη του Οργανισμού,
 - β) Κράτη μέλη που δεν είναι εν τούτοις μέλη των σχετικών Επιτροπών,
 - γ) διεθνείς Οργανισμοί και Ενώσεις, αρμόδιοι για θέματα σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού ή που ασχολούνται με προβλήματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.
6. Οι Επιτροπές εκλέγουν για κάθε σύνοδο ή για μία καθορισμένη περίοδο έναν πρόεδρο και έναν ή περισσότερους αντιπροέδρους.
7. Οι συζητήσεις λαμβάνουν χώρα στις γλώσσες εργασίας. Οι παρουσιάσεις που γίνονται κατά τη σύνοδο σε μία από τις γλώσσες εργασίας μεταφράζονται συνοπτικώς στις άλλες γλώσσες εργασίας, οι δε προτάσεις και οι αποφάσεις μεταφράζονται πλήρως.
8. Τα πρακτικά συνοψίζουν τις συζητήσεις. Οι προτάσεις και οι αποφάσεις καταγράφονται πλήρως. Σε ό,τι αφορά τις αποφάσεις, μόνο το γαλλικό κείμενο είναι αυθεντικό. Τα πρακτικά διαβιβάζονται σε όλα τα Κράτη μέλη.
9. Οι Επιτροπές δύναται να δημιουργούν ομάδες εργασίας επιφορτισμένες με το χειρισμό καθορισμένων θεμάτων.
10. Οι Επιτροπές διαθέτουν έναν εσωτερικό κανονισμό.

Άρθρο 17 **Αναθεωρητική Επιτροπή**

1. Η Αναθεωρητική Επιτροπή :
 - α) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης,
 - β) εξετάζει τις προτάσεις που είναι να υποβληθούν προς απόφαση στη Γενική Συνέλευση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.
2. Η Αναθεωρητική Επιτροπή έχει απαρτία (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999) όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν η πλειοψηφία των Κρατών μελών.

Άρθρο 18
Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID

1. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης.
2. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα τρίτο των Κρατών μελών.

Άρθρο 19
Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης

1. Η Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης :
 - α) αποφαιίνεται επί όλων των θεμάτων που στοχεύουν στη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,
 - β) συνιστά πρότυπα, μεθόδους, διαδικασίες και πρακτικές που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική διευκόλυνση.
2. Η Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα τρίτο των Κρατών μελών.

Άρθρο 20
Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων

1. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων :
 - α) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, για την επικύρωση ενός τεχνικού προτύπου σχετικού με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,
 - β) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, για την υιοθέτηση ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα σχετικού με την κατασκευή, την εκμετάλλευση, τη συντήρηση ή μία διαδικασία σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,
 - γ) εποπτεύει την εφαρμογή των τεχνικών προτύπων και των ενιαίων τεχνικών κανόνων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία και εξετάζει την εξέλιξή τους, με σκοπό την επικύρωση ή υιοθέτησή τους, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU ,
 - δ) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 33 κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης,
 - ε) χειρίζεται όλες τις άλλες υποθέσεις που της ανατίθενται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες APTU και τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ATMF .
2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα δεύτερο των Κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με

διατάξεις των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, τα Κράτη μέλη που έχουν διατυπώσει μία αντίρρηση ως προς τις σχετικές διατάξεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, ή έχουν κάνει μία δήλωση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 9 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.

3. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομένων δύναται, είτε να επικυρώσει τεχνικά πρότυπα ή να υιοθετήσει ενιαίους τεχνικούς κανόνες, είτε να αρνηθεί να τα επικυρώσει ή να τους υιοθετήσει. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να τα τροποποιήσει.

Άρθρο 21 **Γενικός Γραμματέας**

1. Ο Γενικός Γραμματέας αναλαμβάνει τα καθήκοντα Γραμματείας του Οργανισμού.
2. Ο Γενικός Γραμματέας εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση για μία περίοδο τριών ετών, ανανεώσιμη το πολύ δύο φορές.
3. Ο Γενικός Γραμματέας πρέπει κυρίως :
 - α) να αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Θεματοφύλακα (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 36 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - β) να εκπροσωπεί τον Οργανισμό προς τα έξω,
 - γ) να κοινοποιεί στα Κράτη μέλη τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τη Γενική Συνέλευση και από τις Επιτροπές (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 34 και της παρ.1 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - δ) να εκτελεί τα καθήκοντα που του ανατίθενται από τα άλλα όργανα του Οργανισμού,
 - ε) να προετοιμάζει την εξέταση προτάσεων των Κρατών μελών που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης προσφεύγοντας, αν συντρέχει περίπτωση, στη συνδρομή εμπειρογνομένων,
 - στ) να συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση και τις Επιτροπές σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 14 και της παρ.2 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,
 - ζ) να απευθύνει, σε εύθετο χρόνο, στα Κράτη μέλη, τα απαραίτητα έγγραφα για τις συνόδους των διαφόρων οργάνων,
 - η) να επεξεργάζεται το πρόγραμμα εργασίας, το σχέδιο προϋπολογισμού, την έκθεση διαχείρισης του Οργανισμού και να τα υποβάλλει προς έγκριση στη Διοικητική Επιτροπή (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),
 - θ) να διαχειρίζεται τα χρηματοοικονομικά του Οργανισμού στο πλαίσιο του εγκεκριμένου προϋπολογισμού,
 - ι) να προσπαθεί, κατόπιν αιτήματος ενός από τα ενδιαφερόμενα μέρη, προσφέροντας τις καλές του υπηρεσίες, να ρυθμίζει τις διαφορές μεταξύ τους που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης,
 - ια) να εκδίδει, κατόπιν αιτήματος όλων των ενδιαφερομένων μερών, μία γνωμάτευση επί των διαφορών που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης.

- ιβ) να αναλαμβάνει τα καθήκοντα που του ανατίθενται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,
 - ιγ) να δέχεται τις κοινοποιήσεις που γίνονται από τα Κράτη μέλη, τους διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 και από τις επιχειρήσεις (μεταφορές, διαχειριστές υποδομής, κλπ.) που συμμετέχουν στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία και να τις ανακοινώνει, αν συντρέχει λόγος, στα άλλα Κράτη μέλη, διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις καθώς και στις επιχειρήσεις,
 - ιδ) να ασκεί τη διοίκηση του προσωπικού του Οργανισμού,
 - ιε) να πληροφορεί, σε εύθετο χρόνο, τα Κράτη μέλη για οποιαδήποτε χηρεία στις θέσεις του Οργανισμού,
 - ιστ) να τηρεί ενημερωμένους και να δημοσιεύει τους Πίνακες Γραμμών που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,
4. Ο Γενικός Γραμματέας δύναται, με δική του πρωτοβουλία, να παρουσιάζει προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης.

Άρθρο 22 **Προσωπικό του Οργανισμού**

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του προσωπικού του Οργανισμού καθορίζονται από το Καταστατικό του προσωπικού που καταρτίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ.5 του άρθρου 15 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 23 **Δελτίο**

1. Ο Οργανισμός εκδίδει ένα Δελτίο το οποίο περιέχει τις επίσημες ανακοινώσεις καθώς και αυτές που είναι απαραίτητες και χρήσιμες για την εφαρμογή της Σύμβασης.
2. Οι ανακοινώσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα δύνανται να πραγματοποιούνται με τη μορφή δημοσίευσης μέσα στο Δελτίο, αν συντρέχει περίπτωση.

Άρθρο 24 **Πίνακες Γραμμών**

1. Οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές των ποτάμιων πλωτών οδών που προβλέπονται στο άρθρο 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και στο άρθρο 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, επί των οποίων πραγματοποιούνται μεταφορές, που αποτελούν αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς, πλέον μίας σιδηροδρομικής μεταφοράς, εγγράφονται σε δύο Πίνακες :
 - α) τον Πίνακα θαλασσίων Γραμμών και Γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών CIV, τον Πίνακα θαλασσίων Γραμμών και Γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών CIM.
2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές ενός Κράτους μέλους το οποίο έχει διατυπώσει μία επιφύλαξη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM εγγράφονται σε δύο Πίνακες Γραμμών σύμφωνα με αυτήν την επιφύλαξη :
 - α) τον Πίνακα σιδηροδρομικών Γραμμών CIV,

β) τον Πίνακα σιδηροδρομικών Γραμμών CIM.

3. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν στον Γενικό Γραμματέα τις ανακοινώσεις τους σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή γραμμών που προβλέπονται στις παρ.1 και 2. του παρόντος άρθρου. Οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές ποτάμιων πλωτών οδών που αναφέρονται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, στο μέτρο που αυτές συνδέουν Κράτη μέλη, εγγράφονται μόνον κατόπιν συμφωνίας αυτών των Κρατών. Για τη διαγραφή μίας τέτοιας γραμμής, αρκεί η ανακοίνωση μόνον ενός από αυτά τα Κράτη.
4. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί την εγγραφή ή τη διαγραφή μίας γραμμής σε όλα τα Κράτη μέλη.
5. Οι μεταφορές επί των θαλασσιών γραμμών και επί των γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών που αναφέρονται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου και οι μεταφορές επί των σιδηροδρομικών γραμμών που αναφέρονται στην παρ.2 του παρόντος άρθρου υπόγονται στις διατάξεις της Σύμβασης COTIF1999 μετά την παρέλευση ενός μηνός από την ημερομηνία ανακοίνωσης της εγγραφής από τον Γενικό Γραμματέα. Μία τέτοια γραμμή παύει να υπάγεται στις διατάξεις της Σύμβασης COTIF 1999 μετά την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία ανακοίνωσης της διαγραφής από τον Γενικό Γραμματέα, εκτός σε ό,τι αφορά τις τρέχουσες μεταφορές οι οποίες πρέπει να ολοκληρωθούν.

ΤΙΤΛΟΣ IV ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Άρθρο 25

Πρόγραμμα εργασίας. Προϋπολογισμός. Λογαριασμοί. Έκθεση διαχείρισης

1. Το πρόγραμμα εργασίας, ο προϋπολογισμός και οι λογαριασμοί του Οργανισμού καλύπτουν μία περίοδο δύο ημερολογιακών ετών.
2. Ο Οργανισμός εκδίδει, τουλάχιστον κάθε δύο έτη, μία έκθεση διαχείρισης.
3. Το ύψος των δαπανών του Οργανισμού καθορίζεται για κάθε λογιστική περίοδο, από τη Διοικητική Επιτροπή, μετά από πρόταση του Γενικού Γραμματέα.

Άρθρο 26

Χρηματοδότηση των δαπανών

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων παρ. 2 και 4 του παρόντος άρθρου, οι δαπάνες του Οργανισμού, που δεν καλύπτονται από άλλα έσοδα, αναλαμβάνονται από τα Κράτη μέλη κατά τα δύο πέμπτα βάσει της κλίμακας κατανομής των συνεισφορών του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, και κατά τα τρία πέμπτα κατ' αναλογία του συνολικού μήκους των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και των εγγεγραμμένων θαλάσσιων γραμμών και γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 24. Ωστόσο, οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές ποτάμιων πλωτών οδών δεν υπολογίζονται παρά μόνον για το ήμισυ των μηκών τους.
2. Όταν ένα Κράτος μέλος έχει διατυπώσει μία επιφύλαξη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, ο τύπος συνεισφοράς που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται ως εξής :

α) αντί του συνολικού μήκους των σιδηροδρομικών υποδομών επί της επικράτειας αυτού του Κράτους μέλους λαμβάνεται υπ' όψιν μόνον το μήκος των εγγεγραμμένων σιδηροδρομικών γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

β) το μέρος της συνεισφοράς κατά το σύστημα των Ηνωμένων Εθνών υπολογίζεται κατ' αναλογία του μήκους των εγγεγραμμένων γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 σε σχέση με το συνολικό μήκος των σιδηροδρομικών υποδομών επί της επικράτειας αυτού του Κράτους μέλους και του μήκους των εγγεγραμμένων γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Αυτό το μέρος της συνεισφοράς δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μικρότερο από το 0,01 τοις εκατό.

3. Κάθε Κράτος μέλος αναλαμβάνει τουλάχιστον το 0,25 τοις εκατό και το πολύ το 15 τοις εκατό των συνεισφορών.

4. Η Διοικητική Επιτροπή καθορίζει τις αρμοδιότητες του Οργανισμού που αφορούν :

α) όλα τα Κράτη μέλη κατά ένα ισομερή τρόπο και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από όλα τα Κράτη μέλη σύμφωνα με τον τύπο που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου ,

β) μόνο μερικά από τα Κράτη μέλη και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από αυτά τα Κράτη μέλη σύμφωνα με τον ίδιο τύπο.

Οι διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*) . Οι διατάξεις αυτές δεν επηρεάζουν τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

5. Οι συνεισφορές των Κρατών μελών στις δαπάνες του Οργανισμού οφείλονται υπό μορφή προκαταβολής καταβαλλόμενες σε δύο δόσεις το αργότερο μέχρι την 31^η Οκτωβρίου κάθε έτους από τα δύο που καλύπτει ο προϋπολογισμός.
Η προκαταβολή καθορίζεται με βάση τις οριστικά οφειλόμενες συνεισφορές των δύο προηγούμενων ετών.
6. Κατά την αποστολή στα Κράτη μέλη της έκθεσης διαχείρισης και της αναλυτικής κατάστασης λογαριασμών, ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί το οριστικό ποσό της συνεισφοράς των δύο προηγούμενων ημερολογιακών ετών καθώς και το ποσό για την προκαταβολή για τα δύο επόμενα ημερολογιακά έτη.
7. Μετά την 31^η Δεκεμβρίου του έτους κατά το οποίο ο Γενικός Γραμματέας προέβη στην κοινοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου, τα ποσά που οφείλονται για τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη επιβαρύνονται ετησίως με επιτόκιο πέντε τοις εκατό. Εάν, ένα χρόνο μετά από αυτήν την ημερομηνία, ένα Κράτος μέλος δεν έχει καταβάλλει το μερίδιό συνεισφοράς του, το δικαίωμα ψήφου του αναστέλλεται μέχρι να ανταποκριθεί στην υποχρέωσή του να καταβάλει τα οφειλόμενα. Μετά την παρέλευση μίας συμπληρωματικής προθεσμίας δύο ετών, η Γενική Συνέλευση εξετάζει εάν η στάση αυτού του Κράτους πρέπει να θεωρηθεί ως μία σιωπηρή καταγγελία της Σύμβασης, καθορίζοντας, εάν συντρέχει περίπτωση, την ημερομηνία έναρξης ισχύος της καταγγελίας της.
8. Οι ληξιπρόθεσμες συνεισφορές παραμένουν οφειλόμενες στις περιπτώσεις καταγγελίας δυνάμει των διατάξεων της παρ.7 του παρόντος άρθρου ή των διατάξεων του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και στις περιπτώσεις αναστολής του δικαιώματος ψήφου που αναφέρεται στις διατάξεις της περ. β) της παρ.4 του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.
9. Τα ποσά που δεν έχουν καταβληθεί καλύπτονται από τα έσοδα του Οργανισμού.
10. Το Κράτος μέλος που κατήγγειλε την Σύμβαση μπορεί να γίνει εκ νέου Κράτος μέλος με τη διαδικασία της προσχώρησης, με την επιφύλαξη να καταβάλει τα ποσά που οφείλει.
11. Ο Οργανισμός εισπράττει μία αμοιβή για να καλύψει τις ειδικές δαπάνες που απορρέουν

από τις δραστηριότητες που προβλέπονται στις διατάξεις των περ. ι) έως ιβ) της παρ.3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Η αμοιβή αυτή καθορίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή, μετά από πρόταση του Γενικού Γραμματέα, για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των περ. ι) και ια) της παρ.3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Για την περίπτωση που προβλέπεται στις διατάξεις της περ. ιβ) της παρ.3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 31 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 27 **Επαλήθευση των λογαριασμών**

1. Ο έλεγχος των λογαριασμών πραγματοποιείται από το Κράτος της έδρας σύμφωνα με τους κανόνες του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη όλων των ειδικών οδηγιών της Διοικητικής Επιτροπής, σύμφωνα με τον κανονισμό που αφορά τα χρηματοοικονομικά και τα λογιστικά του Οργανισμού (άρθρο 15, παρ.5, περ. ε)), εκτός αν υπάρξει αντίθετη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δυνάμει των διατάξεων της περ. ια) της παρ.2 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.
2. Ο Ελεγκτής ελέγχει τους λογαριασμούς του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των πιστωτικών κεφαλαίων και των ειδικών λογαριασμών, όπως αυτός το κρίνει απαραίτητο για να βεβαιωθεί ότι :
 - α) οι οικονομικές καταστάσεις είναι σύμφωνες με τα βιβλία και τα στοιχεία του Οργανισμού,
 - β) οι οικονομικές πράξεις οι οποίες αποτυπώνονται στις οικονομικές καταστάσεις έγιναν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς, τις διατάξεις του προϋπολογισμού και τις άλλες οδηγίες του Οργανισμού,
 - γ) οι αξίες και τα μετρητά που είναι κατατεθειμένα στην τράπεζα ή σε ταμείο είτε ελέγχθηκαν χάρη σε πιστοποιητικά που ελήφθησαν άμεσα από τους θεματοφύλακες, είτε υπολογίστηκαν πραγματικά,
 - δ) οι εσωτερικοί έλεγχοι, συμπεριλαμβανομένης της εσωτερικής επαλήθευσης των λογαριασμών, είναι ακριβείς,
 - ε) όλα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού καθώς και όλα τα πλεονάσματα και ελλείμματα λογιστικοποιήθηκαν σύμφωνα με διαδικασίες τις οποίες αυτός κρίνει ικανοποιητικές.
3. Ο Ελεγκτής είναι ο μόνος αρμόδιος για να δεχτεί στο σύνολό τους ή εν μέρει τις βεβαιώσεις και τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται από τον Γενικό Γραμματέα. Εάν αυτός το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να προβεί στην εξέταση και λεπτομερειακή επαλήθευση κάθε λογιστικού εγγράφου σχετικού είτε με τις οικονομικές πράξεις, είτε με τις προμήθειες και το υλικό.
4. Ο Ελεγκτής έχει ελεύθερη πρόσβαση, ανά πάσα στιγμή, σε όλα τα βιβλία, στοιχεία, λογιστικά έγγραφα και άλλες πληροφορίες που αυτός εκτιμά ότι χρειάζεται.
5. Ο Ελεγκτής δεν είναι αρμόδιος να απορρίψει κάποιο κονδύλι των λογαριασμών, αλλά εφιστά αμέσως την προσοχή του Γενικού Γραμματέα επί κάθε πράξης της οποίας η κανονικότητα ή η καταλληλότητα φαίνεται σ' αυτόν συζητήσιμη, ώστε ο τελευταίος να λάβει τα επιθυμητά μέτρα.
6. Ο Ελεγκτής υποβάλλει και υπογράφει μία βεβαίωση σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους : «Έλεγα τις οικονομικές καταστάσεις του Οργανισμού για τη λογιστική περίοδο που ολοκληρώθηκε την 31^η Δεκεμβρίου Η εξέταση περιέλαβε μία γενική ανάλυση των λογιστικών μεθόδων και

τον έλεγχο των λογιστικών εγγράφων και άλλων δικαιολογητικών τα οποία έκρινα απαραίτητα υπό αυτές τις συνθήκες.». Αυτή η βεβαίωση αναφέρει ανάλογα με την περίπτωση, ότι :

- α) οι οικονομικές καταστάσεις αντικατοπτρίζουν με ικανοποιητικό τρόπο την οικονομική κατάσταση κατά την ημέρα λήξης της εν λόγω περιόδου καθώς και τα αποτελέσματα των πράξεων που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου η οποία ολοκληρώθηκε την ημερομηνία αυτή,
- β) οι οικονομικές καταστάσεις συντάχθηκαν σύμφωνα με τις αναφερόμενες λογιστικές αρχές που έχουν αναφερθεί,
- γ) οι οικονομικές αρχές εφαρμόστηκαν σύμφωνα με τους τύπους που συμφωνούσαν με αυτές που υιοθετήθηκαν κατά τη διάρκεια της προηγούμενης λογιστικής περιόδου,
- δ) οι οικονομικές πράξεις έγιναν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς, τις διατάξεις του προϋπολογισμού και τις άλλες οδηγίες του Οργανισμού.

7. Στην έκθεσή του σχετικά με τις οικονομικές πράξεις, ο Ελεγκτής αναφέρει :

- α) τη φύση και την έκταση του ελέγχου στον οποίο προέβη,
- β) τα στοιχεία που συνδέονται με τον πλήρη χαρακτήρα ή την ακρίβεια των λογαριασμών, συμπεριλαμβανομένων αν συντρέχει περίπτωση :

1. των απαραίτητων πληροφοριών για την ορθή ερμηνεία και ορθή εκτίμηση των λογαριασμών,
2. οποιουδήποτε ποσού το οποίο θα έπρεπε να είχε εισπραχθεί αλλά δεν περάστηκε στο λογαριασμό,
3. οποιουδήποτε ποσού το οποίο απετέλεσε αντικείμενο μίας κανονικής ή υπό αίρεση δαπάνης και το οποίο δεν υπολογίστηκε ή δεν ελήφθη υπ' όψιν στις οικονομικές καταστάσεις,
4. των εξόδων για τα οποία δεν υπάρχουν επαρκή δικαιολογητικά,
5. της τήρησης των λογιστικών βιβλίων σε καλή και δέουσα μορφή. Πρέπει να σημειώνονται οι περιπτώσεις όπου η υλική παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων απέχει από τις γενικώς αναγνωρισμένες και πάγια εφαρμοζόμενες λογιστικές αρχές.

γ) τα άλλα θέματα στα οποία θα πρέπει να δώσει προσοχή η Διοικητική Επιτροπή, όπως για παράδειγμα :

1. οι περιπτώσεις απάτης ή υπόνοιες απάτης,
2. η σπατάλη ή η αντικανονική χρησιμοποίηση κεφαλαίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού (ακόμα και όταν οι λογαριασμοί οι σχετικοί με την πράξη που πραγματοποιήθηκε θα ήταν εντάξει),
3. οι δαπάνες που ενδεχομένως να επιφέρουν αργότερα σημαντικά έξοδα για τον Οργανισμό,
4. οποιαδήποτε διαφθορά, γενική ή ειδική, του συστήματος ελέγχου των εσόδων και εξόδων ή των προμηθειών και του υλικού,
5. οι δαπάνες που δεν είναι σύμφωνες με τις προθέσεις της Διοικητικής Επιτροπής, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αναλήψεις δεόντως εγκεκριμένες στο εσωτερικό του προϋπολογισμού,
6. οι υπερβάσεις των πιστώσεων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τροποποιήσεις που απορρέουν από αναλήψεις δεόντως εγκεκριμένες στο εσωτερικό του προϋπολογισμού,
7. οι δαπάνες που δεν είναι σύμφωνες με τις εγκρίσεις που τις διέπουν,

- δ) την ακρίβεια ή την ανακρίβεια των λογαριασμών των σχετικών με τις προμήθειες και το υλικό, σύμφωνα με την απογραφή και τον έλεγχο των βιβλίων.

Επιπλέον, η έκθεση μπορεί να θέσει θέμα πράξεων οι οποίες λογιστικοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια μίας προηγούμενης λογιστικής περιόδου και για τις οποίες ελήφθησαν νέες πληροφορίες ή πράξεις που πρέπει να γίνουν κατά τη διάρκεια μίας μεταγενέστερης λογιστικής περιόδου και για τις οποίες φαίνεται επιθυμητό να ενημερώσει τη Διοικητική Επιτροπή εκ των προτέρων.

8. Ο Ελεγκτής δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να περιλάβει στην έκθεσή του κριτικές χωρίς προηγουμένως να δώσει τη δυνατότητα στον Γενικό Γραμματέα να παράσχει εξηγήσεις.
9. Ο Ελεγκτής κοινοποιεί στη Διοικητική Επιτροπή και στον Γενικό Γραμματέα τις διαπιστώσεις που έκανε κατά τον έλεγχο. Επιπλέον, μπορεί να διατυπώσει οποιοδήποτε σχόλιο κρίνει κατάλληλο για το θέμα της οικονομικής έκθεσης του Γενικού Γραμματέα.
10. Στο μέτρο που ο Ελεγκτής προέβη σε ένα σύντομο έλεγχο ή δεν εξασφάλισε επαρκή δικαιολογητικά, πρέπει να το αναφέρει στην βεβαίωσή του και στην έκθεσή του, διευκρινίζοντας τους λόγους των παρατηρήσεών του καθώς και τις συνέπειες που απορρέουν από αυτές για την οικονομική κατάσταση και τις οικονομικές πράξεις που λογιστικοποιήθηκαν.

ΤΙΤΛΟΣ V ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Άρθρο 28 Αρμοδιότητα

1. Οι διαφορές ανάμεσα σε Κράτη μέλη, που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης καθώς και οι διαφορές ανάμεσα στα Κράτη μέλη και τον Οργανισμό που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες δύνανται, κατόπιν αιτήματος ενός από τα μέρη, να υποβληθούν ενώπιον ενός διαιτητικού δικαστηρίου. Τα μέρη ορίζουν ελεύθερα τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία.
2. Οι άλλες διαφορές που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης και άλλων συμβάσεων που έχουν επεξεργασθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 2 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, εάν δεν ρυθμίστηκαν συναινετικά ή δεν υποβλήθηκαν ενώπιον τακτικών δικαστηρίων, μπορούν να υποβληθούν σε ένα διαιτητικό δικαστήριο, κατόπιν συμφωνίας ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι διατάξεις των άρθρων 29 έως 32 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 εφαρμόζονται για τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία.
3. Κάθε Κράτος δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση, να επιφυλαχθεί του δικαιώματος να μην εφαρμόσει το σύνολο ή μέρος των διατάξεων των παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου.
4. Το Κράτος που διετύπωσε μία επιφύλαξη δυνάμει της παρ. 3 του παρόντος άρθρου μπορεί να παραιτηθεί απ' αυτήν, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Η παραίτηση αυτή τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας τη γνωστοποιεί στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 29
Συνυποσχετικό διαιτησίας. Γραμματεία Δικαστηρίου

Τα μέρη συνάπτουν συνυποσχετικό διαιτησίας προσδιορίζοντας ειδικότερα :

- α) το αντικείμενο της διαφοράς,
- β) τη σύνθεση του δικαστηρίου και τις προθεσμίες που συμφωνούνται για το διορισμό του ή των διαιτητών,
- γ) τον τόπο που συμφωνείται ως έδρα του δικαστηρίου.

Το συνυποσχετικό πρέπει να κοινοποιηθεί στον Γενικό Γραμματέα που αναλαμβάνει τα καθήκοντα γραμματείας δικαστηρίου.

Άρθρο 30
Διαιτητές

1. Ο Γενικός Γραμματέας συντάσσει και τηρεί ενημερωμένο έναν κατάλογο διαιτητών. Κάθε Κράτος μέλος μπορεί να εγγράψει στον κατάλογο διαιτητών δύο υπηκόους του.
2. Το διαιτητικό δικαστήριο απαρτίζεται από έναν, τρεις ή πέντε διαιτητές, σύμφωνα με το συνυποσχετικό. Οι διαιτητές επιλέγονται μεταξύ των προσώπων που είναι εγγεγραμμένα στον κατάλογο που αναφέρεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Ωστόσο, εάν το συνυποσχετικό προβλέπει πέντε διαιτητές, καθένα από τα μέρη μπορεί να επιλέξει έναν διαιτητή εκτός του καταλόγου. Εάν το συνυποσχετικό προβλέπει έναν μοναδικό διαιτητή, αυτός επιλέγεται με μία κοινή συμφωνία ανάμεσα στα μέρη. Εάν το συνυποσχετικό προβλέπει τρεις ή πέντε διαιτητές, καθένα από τα μέρη επιλέγει έναν ή δύο διαιτητές, κατά περίπτωση, οι οποίοι ορίζουν με μία κοινή συμφωνία τον τρίτο ή τον πέμπτο διαιτητή ο οποίος προεδρεύει του διαιτητικού δικαστηρίου. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των μερών σχετικά με τον διορισμό του μοναδικού διαιτητή ή μεταξύ των επιλεγμένων διαιτητών σχετικά με το διορισμό του τρίτου ή του πέμπτου διαιτητή, ο διορισμός αυτός πραγματοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα.
3. Ο μοναδικός διαιτητής, ο τρίτος ή ο πέμπτος διαιτητής πρέπει να είναι διαφορετικής υπηκοότητας από εκείνης των μερών, εκτός εάν τα μέρη είναι της ίδιας εθνικότητας.
4. Η παρέμβαση ενός τρίτου μέρους στη διαφορά δεν επηρεάζει την σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου.

Άρθρο 31
Διαδικασία. Έξοδα

1. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει για τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί, λαμβάνοντας υπ' όψιν κυρίως τις παρακάτω διατάξεις :
 - α) εισάγει και κρίνει τις υποθέσεις σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίζονται από τα μέρη χωρίς να δεσμεύεται από τις ερμηνείες των μερών όταν καλείται να αποφανθεί,
 - β) δεν μπορεί να επιδικάσει περισσότερο ή άλλο από αυτό που αιτείται στις προτάσεις του ο ενάγων, ούτε λιγότερο από αυτό που έχει αναγνωρίσει ως οφειλόμενο ο εναγόμενος,
 - γ) η διαιτητική απόφαση, δεόντως αιτιολογημένη, συντάσσεται από

το διαιτητικό δικαστήριο και ανακοινώνεται στα μέρη από τον Γενικό Γραμματέα,

δ) η διαιτητική απόφαση είναι τελεσίδικη, εκτός αντίθετης διάταξης αναγκαστικού δικαίου του τόπου που εδρεύει το διαιτητικό δικαστήριο και με την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας των μερών,

2. Οι αμοιβές των διαιτητών καθορίζονται από τον Γενικό Γραμματέα.
3. Η διαιτητική απόφαση καθορίζει τα έξοδα και τις δικαστικές δαπάνες και ορίζει την κατανομή αυτών και των αμοιβών των διαιτητών μεταξύ των μερών.

Άρθρο 32

Παραγραφή. Εκτελεστική ισχύς

1. Η ενεργοποίηση της διαιτητικής διαδικασίας έχει, όσον αφορά την διακοπή της παραγραφής, το ίδιο αποτέλεσμα με εκείνο που προβλέπεται από το ουσιαστικό δίκαιο που εφαρμόζεται για την έγερση αγωγής ενώπιον τακτικού δικαστηρίου.
2. Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου αποκτά εκτελεστική ισχύ, σε κάθε ένα από τα Κράτη μέλη, μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων που ορίζονται στο Κράτος όπου πρέπει να λάβει χώρα η εκτέλεση της απόφασης. Η αναθεώρηση της υπόθεσης ως προς την ουσία δεν επιτρέπεται.

ΤΙΤΛΟΣ VI ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 33

Αρμοδιότητα

1. Ο Γενικός Γραμματέας γνωστοποιεί αμέσως στα Κράτη μέλη τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης που του απευθύνθηκαν από τα Κράτη μέλη ή που αυτός ο ίδιος επεξεργάστηκε.
2. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης εφόσον οι διατάξεις των παρ. 4 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν προβλέπουν μία άλλη αρμοδιότητα.
3. Η Γενική Συνέλευση, όταν επιληφθεί μίας πρότασης τροποποίησης, δύναται να αποφασίσει, με την πλειοψηφία που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης, ότι μία τέτοια πρόταση έχει χαρακτήρα στενής συνάφειας με μία ή περισσότερες διατάξεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης. Σ' αυτή την περίπτωση καθώς και στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο των παρ. 4 έως 6 του παρόντος άρθρου, η Γενική Συνέλευση είναι επίσης εξουσιοδοτημένη να αποφασίσει για την τροποποίηση αυτής ή αυτών των διατάξεων των Παραρτημάτων.
4. Με την επιφύλαξη των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.3 του παρόντος άρθρου, η Αναθεωρητική Επιτροπή αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση :
 - α) του άρθρου 9 και των παραγράφων 2 έως 10 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης,
 - β) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 2, 5, 6, 16, 26 έως 39, 41 έως 53 και 56 έως 60 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - γ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 5, τις παρ.1 και 2 του άρθρου 6, τα άρθρα 8, 12, την παρ.2 του άρθρου 13, το άρθρο 4,

τις παρ.2 και 3 του άρθρου 15, τις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 19, καθώς και τα άρθρα 23 έως 27, 30 έως 33, 36 έως 41 και 44 έως 48 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

- δ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUV, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 4, 5 και 7 έως 12 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
- ε) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUI, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 2, 4, 8 έως 15, 17 έως 19, 21, 23 έως 25 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
- στ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 3 και 9 έως 11, καθώς και των Παραρτημάτων αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
- ζ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων ATMF, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 3 και 9 αυτών.

Όταν προτάσεις τροποποίησης υποβάλλονται στην Αναθεωρητική Επιτροπή σύμφωνα με τις παραπάνω περιπτώσεις α) έως ζ), το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν αυτές οι προτάσεις στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.

5. Η Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση του Κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID). Όταν τέτοιες προτάσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID, το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν οι προτάσεις αυτές στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.
6. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU. Όταν τέτοιες προτάσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων, το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν οι προτάσεις αυτές στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.

Άρθρο 34 **Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης**

1. Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη.
2. Οι τροποποιήσεις της κυρίως Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση, τίθενται σε ισχύ, δώδεκα μήνες μετά την έγκρισή τους από τα δύο τρίτα των Κρατών μελών, για όλα τα Κράτη μέλη με εξαίρεση εκείνα τα οποία, πριν την θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων, έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με την οποία δεν εγκρίνουν τις εν λόγω τροποποιήσεις.
3. Οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση, τίθενται σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την έγκρισή τους από το ένα δεύτερο των Κρατών που δεν έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, για όλα τα Κράτη μέλη με εξαίρεση εκείνα τα οποία, πριν τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων, έκαναν μία δήλωση, σύμφωνα με την οποία δεν εγκρίνουν τις εν λόγω τροποποιήσεις και με εξαίρεση εκείνα τα οποία έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης.
4. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν στον Γενικό Γραμματέα τις κοινοποιήσεις τους σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων της Σύμβασης που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση καθώς και τις δηλώσεις τους σύμφωνα με τις οποίες δεν εγκρίνουν αυτές τις

τροποποιήσεις. Ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει επ' αυτού τα άλλα Κράτη μέλη.

5. Η προθεσμία που αναφέρεται στις παραπάνω παρ. 2 και 3 αρχίζει να μετρά από την ημέρα της κοινοποίησης του Γενικού Γραμματέα που αναφέρει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων.
6. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να προσδιορίσει, κατά τη στιγμή της υιοθέτησης μιας τροποποίησης ότι αυτή έχει ένα περιεχόμενο τέτοιο που κάθε Κράτος μέλος που θα έχει κάνει μία δήλωση που προβλέπεται στις παραπάνω παραγράφους 2 ή 3 και το οποίο δεν θα έχει εγκρίνει την τροποποίηση εντός της προθεσμίας των δεκαοκτώ μηνών από την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ, θα πάψει να είναι Κράτος μέλος του Οργανισμού μετά την εκπνοή αυτής της προθεσμίας.
7. Όταν οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης αφορούν στα Παραρτήματα της Σύμβασης, η εφαρμογή του σχετικού Παραρτήματος αναστέλλεται στο σύνολό του, από τη θέση σε ισχύ των αποφάσεων, για την κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών τα οποία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, δεν έχουν εγκρίνει τις αποφάσεις εντός των καθορισμένων προθεσμιών. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί στα Κράτη μέλη αυτή την αναστολή. Η αναστολή λήγει μετά την εκπνοή ενός μηνός υπολογιζομένου από την ημερομηνία κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας κοινοποίησε στα άλλα Κράτη μέλη την άρση της αντίθεσης.

Άρθρο 35 **Αποφάσεις των Επιτροπών**

1. Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τις Επιτροπές, κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη.
2. Οι τροποποιήσεις της κυρίως Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από την Αναθεωρητική Επιτροπή, τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη την πρώτη ημέρα του δωδέκατου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη. Τα Κράτη μέλη μπορούν να διατυπώσουν μία αντίρρηση εντός των τεσσάρων επόμενων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησης. Σε περίπτωση αντίρρησης του ενός τετάρτου των Κρατών μελών, η τροποποίηση δεν τίθεται σε ισχύ. Εάν ένα Κράτος μέλος διατυπώσει μία αντίρρηση κατά μίας απόφασης της Αναθεωρητικής Επιτροπής εντός της προθεσμίας των τεσσάρων μηνών και καταγγείλει την Σύμβαση, η καταγγελία αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία που προβλέπεται για την έναρξη ισχύος αυτής της απόφασης.
3. Οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από την Αναθεωρητική Επιτροπή, τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη, την πρώτη ημέρα του δωδέκατου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη. Οι τροποποιήσεις που αποφασίστηκαν από την Επιτροπή εμπειρογνομόνων του RID ή από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη την πρώτη ημέρα του έκτου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη.
4. Τα Κράτη μέλη μπορούν να διατυπώσουν μία αντίρρηση εντός μίας προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημέρα της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση αντίρρησης η οποία διατυπώθηκε από το ένα τέταρτο των Κρατών μελών, η τροποποίηση δεν τίθεται σε ισχύ. Στα Κράτη μέλη που διέτυψαν μία αντίρρηση κατά μίας απόφασης εντός των καθορισμένων προθεσμιών, η εφαρμογή του σχετικού Παραρτήματος αναστέλλεται στο σύνολό του για την κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών, από τη στιγμή που τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις. Ωστόσο, σε περίπτωση αντίρρησης κατά της επικύρωσης ενός τεχνικού προτύπου ή κατά της υιοθέτησης ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα, αναστέλλονται μόνον αυτά ή αυτοί που αφορούν στην κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών, από τη στιγμή που τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις. Το ίδιο ισχύει σε περίπτωση μερικής

αντίρρησης.

5. Ο Γενικός Γραμματέας πληροφορεί τα Κράτη μέλη για τις αναστολές που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Οι αναστολές αίρονται με την εκπνοή μίας προθεσμίας ενός μηνός υπολογιζομένου από την ημέρα που ο Γενικός Γραμματέας κοινοποίησε στα άλλα Κράτη μέλη την άρση μίας τέτοιας αντίρρησης.
6. Για τον καθορισμό του αριθμού αντιρρήσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 4 του παρόντος άρθρου, δεν λαμβάνονται υπ' όψιν τα Κράτη μέλη τα οποία :
 - α) δεν έχουν δικαίωμα ψήφου (άρθρο 14 παρ.5, άρθρο 26 παρ. 7 ή άρθρο 40 παρ.4),
 - β) δεν είναι μέλη της εν λόγω Επιτροπής (άρθρο 16 παρ.1 δεύτερο εδάφιο),
 - γ) έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 9 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

ΤΙΤΛΟΣ VII ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36 Θεματοφύλακας

1. Ο Γενικός Γραμματέας είναι ο Θεματοφύλακας της παρούσας Σύμβασης. Τα καθήκοντά του ως Θεματοφύλακας είναι εκείνα που αναφέρονται στο Τμήμα VII της Σύμβασης της Βιέννης της 23^{ης} Μαΐου 1969 σχετικά με το Δίκαιο των Συνθηκών.
2. Όταν εμφανίζεται μία διάσταση ανάμεσα σε ένα Κράτος μέλος και τον Θεματοφύλακα σχετικά με την εκπλήρωση των καθηκόντων του τελευταίου, ο Θεματοφύλακας ή το εν λόγω Κράτος πρέπει να θέσει το θέμα υπόψιν των άλλων Κρατών μελών, ή αν συντρέχει περίπτωση, να το υποβάλει στην απόφαση της Διοικητικής Επιτροπής.

Άρθρο 37 Προσχώρηση στη Σύμβαση

1. Η προσχώρηση στη Σύμβαση είναι ανοιχτή σε κάθε Κράτος στην επικράτεια του οποίου πραγματοποιείται εκμετάλλευση σιδηροδρομικής υποδομής.
2. Ένα Κράτος που επιθυμεί να προσχωρήσει στη Σύμβαση απευθύνει μία αίτηση στον Θεματοφύλακα. Ο Θεματοφύλακας την κοινοποιεί στα Κράτη μέλη.
3. Η αίτηση γίνεται αυτοδικαίως δεκτή τρεις μήνες μετά την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν διατυπωθεί αντίρρηση ενώπιον του Θεματοφύλακα από πέντε Κράτη μέλη. Ο Θεματοφύλακας ενημερώνει επ' αυτού το Κράτος που υπέβαλε αίτηση καθώς και τα Κράτη μέλη χωρίς καθυστέρηση. Η προσχώρηση τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του τρίτου μήνα που ακολουθεί από αυτήν την κοινοποίηση.
4. Σε περίπτωση αντίρρησης τουλάχιστον πέντε Κρατών μελών εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, η αίτηση προσχώρησης υποβάλλεται στη Γενική Συνέλευση η οποία αποφασίζει επ' αυτού.
5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, κάθε προσχώρηση στη Σύμβαση μπορεί να αφορά μόνον στη Σύμβαση όπως αυτή ισχύει τη στιγμή

υλοποίησης της προσχώρησης.

Άρθρο 38

Προσχώρηση Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης

1. Η προσχώρηση στη Σύμβαση είναι ανοιχτή στους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης οι οποίοι έχουν αρμοδιότητα να υιοθετούν τη νομοθεσία τους, η οποία είναι υποχρεωτική για τα μέλη τους, στα θέματα που καλύπτονται από αυτή τη Σύμβαση και της οποίας είναι μέλη ένα ή περισσότερα Κράτη μέλη. Οι όροι αυτής της προσχώρησης καθορίζονται σε μία συμφωνία που συνάπτεται ανάμεσα στον Οργανισμό (ΟΤΙΦ) και τον Περιφερειακό Οργανισμό.
2. Ο Περιφερειακός Οργανισμός μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματα που διαθέτουν τα μέλη του δυνάμει της Σύμβασης στο μέτρο που καλύπτουν θέματα που εξαρτώνται από την αρμοδιότητά του. Το ίδιο ισχύει και για τις υποχρεώσεις που ανήκουν στα Κράτη μέλη δυνάμει της Σύμβασης, με εξαίρεση τις οικονομικές υποχρεώσεις που αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.
3. Για την άσκηση του δικαιώματος ψήφου και του δικαιώματος αντίρρησης που προβλέπεται από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, ο Περιφερειακός Οργανισμός διαθέτει έναν αριθμό ψήφων ίσο με εκείνον των μελών του τα οποία είναι επίσης και Κράτη μέλη του Οργανισμού (ΟΤΙΦ). Αυτά τα τελευταία δεν μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους, κυρίως το δικαίωμα της ψήφου, παρά στο μέτρο που είναι αποδεκτό στην παραπάνω παράγραφο 2. Ο Περιφερειακός Οργανισμός δεν διαθέτει δικαίωμα ψήφου σε ό,τι αφορά τον Τίτλο IV της κυρίως Σύμβασης.
4. Για να ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, οι διατάξεις του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*).

Άρθρο 39

Συνδεδεμένα μέλη

1. Κάθε Κράτος στην επικράτεια του οποίου πραγματοποιείται εκμετάλλευση σιδηροδρομικής υποδομής δύναται να γίνει συνδεδεμένο μέλος του Οργανισμού. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 5 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).
2. Ένα συνδεδεμένο μέλος δύναται να συμμετέχει στις εργασίες των οργάνων που αναφέρονται στις περιπτώσεις α) και γ) έως στ) της παρ.1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης μόνο συμβουλευτικά. Ένα συνδεδεμένο μέλος δεν δύναται να οριστεί ως μέλος της Διοικητικής Επιτροπής. Συμμετέχει στις δαπάνες του Οργανισμού με 0,25 τοις εκατό των εισφορών (άρθρο 26, παρ.3).
3. Για να ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, οι διατάξεις του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).

Άρθρο 40

Αναστολή της ιδιότητας μέλους

1. Ένα Κράτος μέλος δύναται να ζητήσει, χωρίς να καταγγείλει τη Σύμβαση, μία αναστολή της ιδιότητας μέλους του Οργανισμού, όταν δεν πραγματοποιείται πλέον καμία διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία στην επικράτειά του για λόγους που δεν καταλογίζονται σ' αυτό το Κράτος μέλος.
2. Η Διοικητική Επιτροπή αποφασίζει για ένα αίτημα αναστολής της ιδιότητας μέλους. Το αίτημα πρέπει να υποβληθεί στον Γενικό Γραμματέα το αργότερο τρεις μήνες πριν από μία συνεδρίαση της Επιτροπής.

3. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί την κοινοποίηση της απόφασης της Διοικητικής Επιτροπής από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους παύει να ισχύει με την κοινοποίηση από το Κράτος μέλος της επανалειτουργίας της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην επικράτειά του. Ο Γενικός Γραμματέας το κοινοποιεί, χωρίς καθυστέρηση, στα άλλα Κράτη μέλη.
4. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους έχει ως συνέπεια :
 - α) να απαλλαγεί το Κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να συνεισφέρει στη χρηματοδότηση των δαπανών του Οργανισμού,
 - β) να ανασταλεί το δικαίωμα ψήφου στα όργανα του Οργανισμού ,
 - γ) να ανασταλεί το δικαίωμα υποβολής αντιρρήσεων δυνάμει των διατάξεων των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 34 και των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 41 **Καταγγελία της Σύμβασης**

1. Η Σύμβαση δύναται , ανά πάσα στιγμή, να καταγγελθεί.
2. Κάθε Κράτος μέλος που επιθυμεί να προβεί σε καταγγελία της Σύμβασης, ενημερώνει επ'αυτού τον Θεματοφύλακα. Η καταγγελία τίθεται σε ισχύ την 31^η Δεκεμβρίου του επόμενου έτους.

Άρθρο 42 **Δηλώσεις και επιφυλάξεις στη Σύμβαση**

1. Κάθε Κράτος μέλος δύναται να δηλώσει, ανά πάσα στιγμή, ότι δεν θα εφαρμόσει πλήρως κάποια Προσαρτήματα της Σύμβασης. Επιπλέον, επιφυλάξεις καθώς και δηλώσεις περί μη εφαρμογής ορισμένων διατάξεων της κυρίως Σύμβασης ή των Προσαρτημάτων της δεν είναι δεκτές παρά μόνον εάν τέτοιες επιφυλάξεις και δηλώσεις προβλέπονται ρητώς από τις ίδιες τις διατάξεις.
2. Οι επιφυλάξεις και οι δηλώσεις απευθύνονται στον Θεματοφύλακα. Ισχύουν από τη στιγμή που η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για το εν λόγω Κράτος. Κάθε δήλωση που έγινε μετά από αυτή τη θέση σε ισχύ αρχίζει να ισχύει την 31^η Δεκεμβρίου του έτους που ακολουθεί τη δήλωση αυτή. Ο Θεματοφύλακας ενημερώνει επ'αυτού τα Κράτη μέλη.

Άρθρο 43 **Διάλυση του Οργανισμού**

1. Η Γενική Συνέλευση δύναται να αποφασίσει για τη διάλυση του Οργανισμού και την ενδεχόμενη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων του σε έναν άλλο διακυβερνητικό Οργανισμό καθορίζοντας, αν συντρέχει περίπτωση, με αυτόν τον Οργανισμό τις προϋποθέσεις αυτής της μεταβίβασης.
2. Σε περίπτωση διάλυσης του Οργανισμού, τα περιουσιακά του στοιχεία δίδονται στα Κράτη μέλη που ήταν μέλη του Οργανισμού, χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια των πέντε τελευταίων ημερολογιακών ετών που προηγούνται του έτους της απόφασης δυνάμει των διατάξεων της παραπάνω παραγράφου 1, αναλογικά με το μέσο ποσοστό που συνεισέφεραν στις δαπάνες του Οργανισμού τα πέντε προηγούμενα έτη.

Άρθρο 44 **Μεταβατικές διατάξεις**

Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 34, της παραγράφου 4 του άρθρου 35, της παραγράφου 1 του άρθρου 41 και του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, το δίκαιο που ισχύει κατά τη στιγμή της σύναψης των συμβολαίων που υπάγονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV, στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI παραμένει εφαρμοστέο και στα υφιστάμενα συμβόλαια.

Άρθρο 45 **Κείμενα της Σύμβασης**

1. Η Σύμβαση συντάσσεται στη γαλλική, γερμανική και αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση απόκλισης, ισχύει μόνο το γαλλικό κείμενο.
2. Κατόπιν προτάσεως ενός από τα ενδιαφερόμενα Κράτη, ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσημες μεταφράσεις της Σύμβασης σε άλλες γλώσσες, στο μέτρο που η γλώσσα αυτή είναι επίσημη γλώσσα στην επικράτεια τουλάχιστον δύο Κρατών μελών. Οι μεταφράσεις αυτές πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες των ενδιαφερόμενων Κρατών μελών.

Πρωτόκολλο **για τα προνόμια και τις ασυλίες** **του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF)**

Άρθρο 1 **Δικαστική ασυλία αναγκαστικής εκτέλεσης και κατάσχεσης**

1. Ο Οργανισμός απολαμβάνει, στο πλαίσιο των επίσημων δραστηριοτήτων του δικαστική ασυλία αναγκαστικής εκτέλεσης εκτός των περιπτώσεων :
 - α) στο μέτρο που ο Οργανισμός θα είχε ρητώς παραιτηθεί από μία τέτοια ασυλία σε μία ειδική περίπτωση,
 - β) σε περίπτωση αστικής αγωγής η οποία ασκήθηκε από τρίτο,
 - γ) σε περίπτωση ανταγωνικής αίτησης άμεσα συνδεδεμένης με μία διαδικασία η οποία ξεκίνησε κατ'αρχήν από τον Οργανισμό,
 - δ) σε περίπτωση κατάσχεσης, η οποία έχει διαταχθεί με δικαστική απόφαση, όσον αφορά τις αμοιβές, μισθούς και άλλες απολαβές που οφείλει ο Οργανισμός σε ένα μέλος του προσωπικού του.
2. Τα περιουσιακά στοιχεία και τα άλλα αγαθά του Οργανισμού, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, απολαμβάνουν ασυλίας έναντι κάθε μορφής κατάσχεσης, δήμευσης, αναγκαστικής διαχείρισης και άλλης μορφής κατάσχεσης ή εξαναγκασμού, εκτός στο μέτρο που αυτό απαιτείται προσωρινά για την πρόληψη και για τις έρευνες ατυχημάτων που εμπλέκουν αυτοκινούμενα οχήματα που ανήκουν στον Οργανισμό ή που κυκλοφορούν για λογαριασμό του.

Άρθρο 2 **Προστασία έναντι απαλλοτρίωσης**

Εάν μία απαλλοτρίωση είναι αναγκαία για λόγους δημοσίου συμφέροντος, πρέπει να λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί να αποτελέσει η απαλλοτρίωση εμπόδιο στην άσκηση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και πρέπει εκ των προτέρων να καταβληθεί μία ικανοποιητική αποζημίωση.

Άρθρο 3 **Απαλλαγή φόρων**

1. Κάθε Κράτος μέλος χορηγεί στον Οργανισμό, στα περιουσιακά του στοιχεία και στα έσοδά του για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων του, απαλλαγή από την άμεση φορολογία. Όταν πραγματοποιούνται από τον Οργανισμό αγορές ή μισθώνονται

υπηρεσίες σημαντικής αξίας, που είναι απολύτως απαραίτητες για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων του και όταν η τιμή αυτών των αγορών και υπηρεσιών περιλαμβάνει φόρους ή δασμούς, υιοθετούνται κατάλληλες διατάξεις από τα Κράτη μέλη, όταν αυτό είναι δυνατόν, προκειμένου να επιτευχθεί η απαλλαγή από φόρους ή δασμούς αυτού του χαρακτήρα ή να επιστραφεί το ποσό τους.

2. Δεν χορηγείται καμία απαλλαγή σε ό,τι αφορά τους φόρους στην απλή αμοιβή των παρεχομένων υπηρεσιών.
3. Τα αγαθά που αποκτήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δεν μπορούν να πωληθούν, ούτε να εκχωρηθούν, ούτε να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά παρά μόνον υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από το Κράτος μέλος που χορήγησε τις απαλλαγές.

Άρθρο 4

Απαλλαγή δασμών και φόρων

1. Τα προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από την Οργανισμό και είναι αυστηρώς αναγκαία για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων τους, απαλλάσσονται από όλους τους φόρους και δασμούς που εισπράττονται κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή.
2. Καμία απαλλαγή δεν χορηγείται, βάσει του παρόντος άρθρου, σε ό,τι αφορά τις αγορές και εισαγωγές αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών που προορίζονται για τις ίδιες ανάγκες των μελών του προσωπικού του Οργανισμού.
3. Οι διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 3 του παρόντος Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*) στα αγαθά που εισάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5

Επίσημες δραστηριότητες

Οι επίσημες δραστηριότητες του Οργανισμού που αναφέρονται στο παρόν Πρωτόκολλο είναι οι δραστηριότητες που ανταποκρίνονται στους σκοπούς που καθορίζονται στο άρθρο 2 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 6

Νομισματικές συναλλαγές

Ο Οργανισμός δύναται να αποδεχθεί και να κατέχει κάθε είδος χρηματικού ποσού, συναλλάγματος ή αξιογράφων. Δύναται να τα διαθέτει ελεύθερα για όλες τις χρήσεις που προβλέπονται από την Σύμβαση και να έχει λογαριασμούς σε οποιοδήποτε νόμισμα στο μέτρο που αυτό είναι αναγκαίο για να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις της.

Άρθρο 7

Κοινοποιήσεις

Για τις επίσημες κοινοποιήσεις του και τη μεταβίβαση όλων των εγγράφων του, ο Οργανισμός απολαμβάνει μεταχείρισης εξίσου ευνοϊκής με εκείνη που παρέχει κάθε Κράτος μέλος σε άλλους διεθνείς οργανισμούς παρεμφερούς δικαϊκού καθεστώτος.

Άρθρο 8

Προνόμια και ασυλίες των εκπροσώπων των Κρατών

Οι εκπρόσωποι των Κρατών μελών, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και για τη διάρκεια των υπηρεσιακών ταξιδιών τους, χαίρουν των ακόλουθων προνομίων και ασυλιών στην επικράτεια κάθε Κράτους μέλους :

- α) δικαστική ασυλία, ακόμα και μετά την λήξη της αποστολής τους, για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε έναν εκπρόσωπο ενός Κράτους ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς.

- β) Ασυλία σύλληψης και προσωρινής κράτησης, εκτός της περίπτωσης αυτοφώρου.
- γ) ασυλία κατάσχεσης των προσωπικών τους αποσκευών, εκτός της περίπτωσης αυτοφώρου.
- δ) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,
- ε) απαλλαγή για τους ίδιους και τους συνοδούς τους από κάθε μέτρο που περιορίζει την είσοδο και από κάθε διατυπώσεις καταγραφής των αλλοδαπών,
- στ) ίδιες διευκολύνσεις, σε ό,τι αφορά τις νομισματικές ή συναλλαγματικές ρυθμίσεις, με εκείνες που παρέχονται στους εκπροσώπους αλλοδαπών Κυβερνήσεων σε προσωρινή επίσημη αποστολή.

Άρθρο 9

Προνόμια και ασυλίες των μελών του προσωπικού του Οργανισμού

Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, χαίρουν των ακόλουθων προνομίων και ασυλιών στην επικράτεια κάθε Κράτους μέλους :

- α) δικαστική ασυλία για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε ένα μέλος του προσωπικού του Οργανισμού ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς. Τα μέλη του προσωπικού συνεχίζουν να απολαμβάνουν αυτή την ασυλία ακόμα και αφού παύσουν να είναι στην υπηρεσία του Οργανισμού.
- β) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,
- γ) ίδιες εξαιρέσεις από τις διατάξεις που περιορίζουν την μετανάστευση και που ρυθμίζουν την καταγραφή των αλλοδαπών, με εκείνες που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών. Τα μέλη της οικογένειάς τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους απολαμβάνουν τις ίδιες διευκολύνσεις,
- δ) απαλλαγή από τον εθνικό φόρο εισοδήματος, με την επιφύλαξη εισαγωγής υπέρ του Οργανισμού, εσωτερικής φορολογίας των αμοιβών, μισθών και άλλων απολαβών που καταβάλλονται από τον Οργανισμό. Ωστόσο, τα Κράτη μέλη έχουν την δυνατότητα να λάβουν υπ' όψιν τους αυτές τις αμοιβές, μισθούς και απολαβές για τον υπολογισμό του ποσού του φόρου που θα εισπραχθεί επί των εισοδημάτων από άλλες πηγές. Τα Κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να εφαρμόσουν αυτή την φορολογική απαλλαγή στις αποζημιώσεις, συντάξεις και εισοδήματα που καταβάλλονται από τον Οργανισμό στα παλαιά μέλη του προσωπικού του ή στους δικαιούχους τους.
- ε) σε ό,τι αφορά τις συναλλαγματικές ρυθμίσεις, παρέχονται τα ίδια προνόμια με εκείνα που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών,
- στ) σε περίοδο διεθνούς κρίσης, παρέχονται οι ίδιες διευκολύνσεις επαναπατρισμού για τους ίδιους και τα μέλη της οικογένειάς τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους με εκείνες που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών.

Άρθρο 10

Προνόμια και ασυλίες των εμπειρογνομόνων

Οι εμπειρογνώμονες τους οποίους χρησιμοποιεί ο Οργανισμός, όταν εκτελούν τα καθήκοντά τους στον Οργανισμό ή εκπληρώνουν την αποστολή τους για τον Οργανισμό, καθώς και κατά τη διάρκεια των ταξιδιών που πραγματοποιούνται κατά την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων ή κατά τη διάρκεια αυτών των αποστολών, απολαμβάνουν τα ακόλουθα προνόμια και

ασυλίες, στο μέτρο που αυτά/ές τους είναι απαραίτητα/ες για την άσκηση των καθηκόντων τους :

- α) δικαστική ασυλία για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε έναν εμπειρογνώμονα ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς.
Οι εμπειρογνώμονες συνεχίζουν να απολαμβάνουν αυτή την ασυλία ακόμα και μετά την παύση των καθηκόντων τους για τον Οργανισμό,
- β) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,
- γ) συναλλαγματικές διευκολύνσεις απαραίτητες για τη μεταβίβαση των αμοιβών τους ,
- δ) ίδιες διευκολύνσεις, σε ό,τι αφορά τις προσωπικές τους αποσκευές, με εκείνες που παρέχονται στους υπαλλήλους των αλλοδαπών Κυβερνήσεων σε προσωρινή επίσημη αποστολή.

Άρθρο 11

Σκοπός των παρεχόμενων προνομίων και ασυλιών

1. Τα προνόμια και οι ασυλίες που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου θεσπίζονται αποκλειστικά για τη διασφάλιση, σε οποιεσδήποτε συνθήκες, της ελεύθερης λειτουργίας του Οργανισμού και της πλήρους ανεξαρτησίας των προσώπων στα οποία παρέχονται τα προνόμια και οι ασυλίες. Οι αρμόδιες Αρχές αίρουν κάθε ασυλία σε κάθε περίπτωση όπου η διατήρησή της είναι ικανή να επιφέρει την παρεμπόδιση της δικαιοσύνης και όπου αυτή δύναται να αρθεί χωρίς να πληγεί η υλοποίηση του στόχου για τον οποίο αυτή η ασυλία παρασχέθηκε.
2. Οι αρμόδιες Αρχές για τους σκοπούς της παρ. 1 του παρόντος άρθρου είναι :
 - α) τα Κράτη μέλη, για τους εκπροσώπους τους,
 - β) η Διοικητική Επιτροπή για τον Γενικό Γραμματέα,
 - γ) ο Γενικός Γραμματέας για τα άλλα μέλη του Οργανισμού καθώς και για τους εμπειρογνώμονες τους οποίους χρησιμοποιεί ο Οργανισμός .

Άρθρο 12

Πρόληψη καταχρήσεων

1. Καμία διάταξη του παρόντος Πρωτοκόλλου δεν δύναται να θέσει εν αμφιβόλω το δικαίωμα που έχει κάθε Κράτος μέλος να λάβει όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις προς το συμφέρον της δικής του δημόσιας ασφάλειας.
2. Ο Οργανισμός συνεργάζεται, καθ' οιονδήποτε χρόνο, με τις αρμόδιες Αρχές των Κρατών μελών ώστε να διευκολύνει την ορθή απονομή της δικαιοσύνης, να διασφαλίσει την τήρηση των νόμων και των διατάξεων των ενδιαφερομένων Κρατών μελών και να αποτρέψει κάθε κατάχρηση στην οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν τα προνόμια και οι ασυλίες που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 13

Μεταχείριση των υπηκόων του Κράτους

Κανένα Κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να παρέχει στους δικούς του υπηκόους ή στα πρόσωπα που έχουν την μόνιμη διαμονή τους σ' αυτό το Κράτος, τα προνόμια και εξαιρέσεις που αναφέρονται :

- α) στις διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος, με εξαίρεση την περ. δ),

- β) στις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος, με εξαίρεση τις περ. α), β) και δ),
 γ) στις διατάξεις του άρθρου 10 του παρόντος, με εξαίρεση τις περ. α) και β).

Άρθρο 14

Συμπληρωματικές συμφωνίες

Ο Οργανισμός δύναται να συνάπτει, με ένα ή περισσότερα Κράτη μέλη, συμπληρωματικές συμφωνίες για την εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου όσον αφορά το εν λόγω Κράτος μέλος ή τα εν λόγω Κράτη μέλη, καθώς και άλλες συμφωνίες για την διασφάλιση της καλής λειτουργίας του Οργανισμού.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (ΕΝΚ/CIV – Προσάρτημα Α της Σύμβασης COTIF 1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, επί πληρωμή ή δωρεάν, όταν ο τόπος αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη μέλη, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής ή της έδρας και της εθνικότητας των συμβαλλομένων μερών.
2. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία οδική μεταφορά ή μία μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών στην εσωτερική κυκλοφορία ενός Κράτους μέλους, εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες.
3. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία θαλάσσια μεταφορά ή μία διασυνοριακή μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται εάν η θαλάσσια μεταφορά ή η μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών πραγματοποιείται επί εγγεγραμμένων γραμμών στον Πίνακα Γραμμών που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης.
4. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται επίσης, όσον αφορά την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, στα πρόσωπα που συνοδεύουν μία αποστολή της οποίας η μεταφορά πραγματοποιείται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM.
5. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται στις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ σταθμών οι οποίοι βρίσκονται στην επικράτεια ομόρων Κρατών, όταν η υποδομή αυτών των σταθμών διαχειρίζεται από έναν ή περισσότερους διαχειριστές υποδομής που υπάγονται σε ένα και το αυτό Κράτος από αυτά τα Κράτη.
6. Κάθε Κράτος, μέρος σε μία σύμβαση με χαρακτήρα συγκρίσιμο με αυτό των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση COTIF 1999, να δηλώσει ότι θα εφαρμόσει αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες μόνον στις μεταφορές που πραγματοποιούνται επί ενός τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στην επικράτειά του. Αυτό το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να καθοριστεί επακριβώς και να συνδέεται με τη σιδηροδρομική υποδομή ενός Κράτους μέλους. Όταν ένα Κράτος προέβη στην παραπάνω δήλωση, οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται υπό τον όρο :

- A) ότι ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού καθώς και το δρομολόγιο που προβλέπονται στο συμβόλαιο μεταφοράς βρίσκονται επί της καθορισθείσας υποδομής, ή
 - B) ότι η καθορισθείσα υποδομή συνδέει την υποδομή δύο Κρατών μελών και ότι αυτή έχει προβλεφθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς ως δρομολόγιο για μία διαμετακομιστική μεταφορά.
7. Το Κράτος που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημέρα κατά την οποία ο Θεματοφύλακας ενημερώνει σχετικά τα Κράτη μέλη. Η δήλωση καθίσταται άνευ ισχύος, όταν η σύμβασή που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρ.6 του παρόντος άρθρου παύει να ισχύει γι' αυτό το Κράτος.

Άρθρο 2

Δήλωση σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών

1. Κάθε Κράτος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει το σύνολο των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών στους επιβάτες θύματα ατυχημάτων που έλαβαν χώρα στην επικράτειά του, όταν αυτοί είναι υπήκοοί του ή πρόσωπα που έχουν τη συνήθη διαμονή τους σ' αυτό το Κράτος.
2. Το Κράτος, που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση αρχίζει να ισχύει ένα μήνα μετά από την ημερομηνία που ο Θεματοφύλακας θα τη γνωστοποιήσει στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος :

- α) «μεταφορέας» σημαίνει τον συμβατικό μεταφορέα με τον οποίο ο επιβάτης συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς δυνάμει αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή έναν διαδοχικό μεταφορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος βάσει του συμβολαίου αυτού,
- β) «υποκαθιστών μεταφορέας» σημαίνει έναν μεταφορέα ο οποίος δεν συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς με τον επιβάτη, αλλά στον οποίον ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περ.α) του παρόντος άρθρου ανέθεσε καθ' ολοκληρία ή εν μέρει την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς,
- γ) «Γενικοί Όροι Μεταφοράς (CGT/CIV)» σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε Κράτος μέλος και οι οποίοι έγιναν αναπόσπαστο τμήμα του συμβολαίου μεταφοράς με τη σύναψή του,
- δ) «όχημα» σημαίνει ένα αυτοκινούμενο όχημα ή ένα ρυμουλκούμενο όχημα που μεταφέρονται με την ευκαιρία μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 4

Παρεκκλίσεις

1. Τα Κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες, οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά μεταξύ δύο σταθμών που βρίσκονται εκατέρωθεν των συνόρων, όταν δεν υπάρχει άλλος σταθμός ανάμεσά τους.

2. Για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται ανάμεσα σε δύο Κράτη μέλη, διαμετακομιστικά μέσω ενός Κράτους μη μέλους, τα Κράτη που τα αφορά δύνανται να συνάψουν συμφωνίες οι οποίες παρεκκλίνουν από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Υπό την επιφύλαξη άλλων διατάξεων διεθνούς δημοσίου δικαίου, δύο ή περισσότερα Κράτη μέλη δύνανται να καθορίσουν μεταξύ τους όρους υπό τους οποίους οι μεταφορείς υπόκεινται στην υποχρέωση μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, ζώων και οχημάτων στην κυκλοφορία μεταξύ αυτών των Κρατών.
4. Οι συμφωνίες που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ.1 έως 3 του παρόντος άρθρου καθώς και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού ενημερώνει επ'αυτών τα Κράτη μέλη και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Άρθρο 5 **Αναγκαστικό Δίκαιο**

Εκτός αντίθετης ρήτηρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος άμεσα ή έμμεσα θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, ένας μεταφορέας δύναται να αναλάβει μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

ΤΙΤΛΟΣ II **ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Άρθρο 6 **Συμβόλαιο μεταφοράς**

1. Με το συμβόλαιο μεταφοράς, ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον επιβάτη καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, αποσκευές και οχήματα στον τόπο προορισμού και να παραδώσει τις αποσκευές και τα οχήματα στον τόπο προορισμού.
2. Το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να διαπιστώνεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη. Ωστόσο, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Ο τίτλος μεταφοράς αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 7 **Τίτλος μεταφοράς**

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο των τίτλων μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους αυτοί πρέπει να τυπώνονται και να συμπληρώνονται.
2. Στον τίτλο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται :

- α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,
 - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά την οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV.
 - γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτό το συμβόλαιο.
3. Ο επιβάτης πρέπει, κατά την παραλαβή του τίτλου μεταφοράς, να βεβαιωθεί ότι ο τίτλος μεταφοράς συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.
 4. Ο τίτλος μεταφοράς είναι μεταβιβάσιμος εάν δεν είναι ονομαστικός και εάν το ταξίδι δεν έχει αρχίσει.
 5. Ο τίτλος μεταφοράς δύναται να συνταχθεί με τη μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων, τα οποία δύναται να μετατραπούν σε ευανάγνωστους γραφικούς χαρακτήρες. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εγγραφή και την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι ισότιμοι από λειτουργική άποψη, κυρίως σε ό,τι αφορά την αποδεικτική ισχύ του τίτλου μεταφοράς που αντιπροσωπεύεται από αυτά τα δεδομένα.

Άρθρο 8

Πληρωμή και επιστροφή του κομίστρου μεταφοράς

1. Το κόμιστρο προκαταβάλλεται, εκτός εάν συμφωνείται αντιθέτως μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα.
2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν με ποιους όρους λαμβάνει χώρα η επιστροφή του κομίστρου.

Άρθρο 9

Δικαίωμα μεταφοράς. Αποκλεισμός από τη μεταφορά

1. Από την έναρξη του ταξιδιού, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έναν έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύναται να προβλέπουν :
 - α) ότι ένας επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έναν έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει εκτός από το κόμιστρο, ένα πρόστιμο,
 - β) ότι ένας επιβάτης, ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομίστρου ή του προστίμου, δύναται να αποκλειστεί από τη μεταφορά,
 - γ) εάν και με ποιους όρους λαμβάνει χώρα μία επιστροφή προστίμου,
2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύναται να προβλέπουν ότι αποκλείονται ή δύναται να αποκλεισθούν της μεταφοράς καθ' οδόν, οι επιβάτες οι οποίοι :
 - α) παρουσιάζουν έναν κίνδυνο για την ασφάλεια και την καλή λειτουργία της εκμετάλλευσης ή για την ασφάλεια των άλλων επιβατών,
 - β) ενοχλούν με ανυπόφορο τρόπο τους άλλους επιβάτες,

και ότι αυτά τα πρόσωπα δεν έχουν δικαίωμα στην επιστροφή ούτε του κομίστρου ούτε του τιμήματος που κατέβαλαν για την μεταφορά των αποσκευών τους.

Άρθρο 10**Εκπλήρωση των διοικητικών διατυπώσεων**

Ο επιβάτης οφείλει να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τα τελωνεία ή από άλλες διοικητικές Αρχές.

Άρθρο 11**Κατάργηση και καθυστέρηση μίας αμαξοστοιχίας. Απώλεια ανταπόκρισης**

Ο μεταφορέας οφείλει, εάν συμβεί κάτι τέτοιο, να βεβαιώσει επί του τίτλου μεταφοράς ότι η αμαξοστοιχία καταργήθηκε ή ότι χάθηκε η ανταπόκριση.

ΤΙΤΛΟΣ III
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΖΩΩΝ,
ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I
Κοινές διατάξεις

Άρθρο 12**Αντικείμενα και ζώα που γίνονται δεκτά**

1. Ο επιβάτης δύναται να πάρει μαζί του αντικείμενα που είναι εύκολο να μεταφερθούν (χειραποσκευές) καθώς και ζώντα ζώα, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Εξ' άλλου, ο επιβάτης δύναται να πάρει μαζί του ογκώδη αντικείμενα σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Αποκλείονται της μεταφοράς, τα αντικείμενα ή ζώα ικανά να ενοχλούν ή να παρενοχλούν τους επιβάτες ή να προκαλούν ζημία.
2. Ο επιβάτης δύναται να αποστείλει, ως αποσκευές, αντικείμενα και ζώα σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.
3. Ο μεταφορέας δύναται να αποδεχτεί την μεταφορά οχημάτων επ' ευκαιρία της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.
4. Η μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Τίτλου (ΤΙΤΛΟΣ III), ως χειραποσκευές, αποσκευές, καθώς και εντός ή πάνω σε οχήματα, πρέπει να είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

Άρθρο 13**Επαλήθευση**

1. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, σε περίπτωση σοβαρής ένδειξης μη τήρησης των όρων μεταφοράς, να επαληθεύσει, όταν οι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου η επαλήθευση πρέπει να λάβει χώρα δεν το απαγορεύουν, εάν τα αντικείμενα (χειραποσκευές, αποσκευές, οχήματα συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και τα ζώα που μεταφέρονται πληρούν τους όρους μεταφοράς. Ο επιβάτης πρέπει να κληθεί να παρευρεθεί κατά την επαλήθευση. Εάν δεν παρευρεθεί ή εάν δεν είναι δυνατόν να βρεθεί, ο μεταφορέας πρέπει να καλέσει δύο ανεξάρτητους μάρτυρες.
2. Όταν διαπιστωθεί ότι οι όροι μεταφοράς δεν τηρήθηκαν, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει από τον επιβάτη την πληρωμή των δαπανών που προκλήθηκαν από την επαλήθευση.

Άρθρο 14**Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων**

Ο επιβάτης οφείλει, επ' ευκαιρία της μεταφοράς του, να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές κατά τη μεταφορά αντικειμένων (χειραποσκευών, αποσκευών, οχημάτων συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και ζώων. Οφείλει να παρευρεθεί στον έλεγχο αυτών των αντικειμένων, εκτός εάν προβλέπεται εξαίρεση από τους νόμους και τις διατάξεις κάθε Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**Χειραποσκευές και ζώα****Άρθρο 15****Επίβλεψη**

Ο επιβάτης οφείλει να επιβλέπει τις χειραποσκευές και τα ζώα που παίρνει μαζί του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III**Αποσκευές****Άρθρο 16****Αποστολή αποσκευών**

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με την προώθηση αποσκευών πρέπει να διαπιστώνονται μέσω ενός δελτίου αποσκευών που παραδίδεται στον επιβάτη.
2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του δελτίου αποσκευών δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα των συμβάσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών. Αυτές οι συμβάσεις παραμένουν υπαγόμενες στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Το δελτίο αποσκευών αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της εγγραφής των αποσκευών και των όρων μεταφοράς τους.
4. Μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, θεωρείται ότι κατά την ανάληψή τους από τον μεταφορέα, οι αποσκευές ήταν εμφανώς σε καλή κατάσταση και ότι ο αριθμός και το βάρος των τεμαχίων των αποσκευών αντιστοιχούσαν στις ενδείξεις που αναφέρονται στο δελτίο αποσκευών.

Άρθρο 17**Δελτίο αποσκευών**

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου αποσκευών καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται.
Οι διατάξεις της παρ.5 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).
2. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται :
 - α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,
 - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV,

- γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.
3. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί κατά την παραλαβή του δελτίου αποσκευών, ότι αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

Άρθρο 18

Εγγραφή και μεταφορά

1. Εκτός εξαίρεσης προβλεπόμενης στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, η εγγραφή των αποσκευών λαμβάνει χώρα μόνο με την επίδειξη ενός τίτλου μεταφοράς που να ισχύει τουλάχιστον μέχρι τον τόπο προορισμού των αποσκευών. Άλλως, η εγγραφή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο αποστολής.
2. Όταν οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς προβλέπουν ότι οι αποσκευές δύνανται να γίνουν δεκτές προς μεταφορά χωρίς επίδειξη ενός τίτλου μεταφοράς, οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές του, εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*) στον αποστολέα των αποσκευών.
3. Ο μεταφορέας δύναται να προωθήσει τις αποσκευές με μία άλλη αμαξοστοιχία ή ένα άλλο μέσο μεταφοράς και με ένα άλλο δρομολόγιο από αυτά τα οποία χρησιμοποίησε ο επιβάτης.

Άρθρο 19

Καταβολή του τιμήματος για τη μεταφορά αποσκευών

Εκτός αντίθετης σύμβασης μεταξύ του επιβάτη και του μεταφορέα, το τίμημα για την μεταφορά των αποσκευών καταβάλλεται κατά την εγγραφή τους.

Άρθρο 20

Σήμανση των αποσκευών

Ο επιβάτης πρέπει να σημειώνει σε κάθε τεμάχιο της αποσκευής και σε καλά εμφανές μέρος και με τρόπο επαρκώς σταθερό και καθαρό :

- α) το όνομα και τη διεύθυνσή του,
- β) τον τόπο προορισμού.

Άρθρο 21

Δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών

1. Εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις και δεν αντιτίθενται σ'αυτό οι διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών Αρχών, ο επιβάτης δύναται να ζητήσει την επιστροφή των αποσκευών στον τόπο αποστολής, με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, όταν αυτό προβλέπεται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, με την επίδειξη του τίτλου μεταφοράς.
2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύνανται να προβλέπουν άλλες διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών, κυρίως τροποποιήσεις του τόπου προορισμού και τις ενδεχόμενες οικονομικές συνέπειες που επιβαρύνουν τον επιβάτη.

Άρθρο 22

Παράδοση

1. Η παράδοση των αποσκευών λαμβάνει χώρα με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, αν συντρέχει περίπτωση, με την πληρωμή των τελών που βαρύνουν την αποστολή. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, χωρίς να είναι υποχρεωμένος γι' αυτό, να επαληθεύσει εάν ο κάτοχος του δελτίου έχει ιδιότητα να τις παραλάβει.
2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον κάτοχο του δελτίου αποσκευών:
 - α) η παράδοση των αποσκευών στους χώρους αποστολής ή στις αποθήκες των τελωνειακών ή φορολογικών Αρχών όταν αυτές δεν βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα,
 - β) η ανάθεση σε έναν τρίτο των ζώντων ζώων,
 όταν αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.
3. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών δύναται να ζητήσει την παράδοση των αποσκευών στον τόπο προορισμού μόλις θα έχει περάσει ο συμφωνημένος χρόνος, καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, ο απαραίτητος χρόνος για τις πραγματοποιούμενες λειτουργίες από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές.
4. Ελλείψει παράδοσης του δελτίου αποσκευών, ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να παραδώσει τις αποσκευές παρά σε αυτόν ο οποίος αιτιολογεί το δικαίωμά του αυτό. Εάν αυτή η αιτιολόγηση φαίνεται ανεπαρκής, ο μεταφορέας μπορεί να απαιτήσει μία εγγύηση.
5. Οι αποσκευές παραδίδονται στον τόπο προορισμού για τον οποίο ενεγράφησαν.
6. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών στον οποίο δεν παραδόθηκαν οι αποσκευές δύναται να απαιτήσει τη διαπίστωση, επί του δελτίου αποσκευών, της ημέρας και της ώρας κατά τις οποίες ζήτησε την παράδοση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του παρόντος άρθρου.
7. Ο δικαιούχος δύναται να αρνηθεί την παραλαβή των αποσκευών, εάν ο μεταφορέας δεν δίνει συνέχεια στο αίτημά του να προβεί στην επαλήθευση των αποσκευών με σκοπό να διαπιστωθεί η ζημία που επικαλείται.
8. Άλλως, η παράδοση των αποσκευών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Οχήματα

Άρθρο 23

Όροι μεταφοράς

Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων, που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, καθορίζουν κυρίως τους όρους αποδοχής προς μεταφορά, εγγραφής, φόρτωσης και μεταφοράς, εκφόρτωσης και παράδοσης, καθώς και τις υποχρεώσεις του επιβάτη.

Άρθρο 24**Δελτίο μεταφοράς**

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με τη μεταφορά οχημάτων πρέπει να διαπιστώνονται μέσω ενός δελτίου μεταφοράς που παραδίδεται στον επιβάτη. Το δελτίο μεταφοράς δύναται να είναι ενσωματωμένο στον τίτλο μεταφοράς του επιβάτη.
2. Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται. Οι διατάξεις της παρ.5 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).
3. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να εγγράφονται :
 - α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,
 - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV.
 - γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων και που επιτρέπει στον επιβάτη να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.
4. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί, κατά την παραλαβή του δελτίου μεταφοράς, ότι αυτό εξεδόθη σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

Άρθρο 25**Εφαρμοστέο δίκαιο**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, οι διατάξεις του Κεφαλαίου III σχετικά με τη μεταφορά αποσκευών εφαρμόζονται και στα οχήματα.

ΤΙΤΛΟΣ IV**ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ I**

Ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών

Άρθρο 26**Βάση της ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει εκ του θανάτου, των τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η οποία προκλήθηκε από ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε κατά τη διάρκεια που ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη :
 - α) εάν το ατύχημα προκλήθηκε από εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 - β) στο μέτρο που το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη,

- γ) εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Μία άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.
3. Εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου και εάν, παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ.2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει την ευθύνη συνολικά και εντός των ορίων που τίθενται από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και με επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.
 4. Για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν επηρεάζουν την ευθύνη που δύναται να βαρύνει τον μεταφορέα.
 5. Όταν μία μεταφορά που αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από διαδοχικούς μεταφορείς, σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας στον οποίο, σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς, ανήκε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας προκλήθηκε το ατύχημα. Όταν αυτή η υπηρεσία μεταφοράς δεν πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα αλλά από έναν υποκαθιστώντα μεταφορέα, οι δύο μεταφορείς είναι αλληλέγγυα υπεύθυνοι, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 27

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:
 - α) τις αναγκαίες δαπάνες που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτές της μεταφοράς της σορού και της κηδείας,
 - β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.
2. Εάν, από το θάνατο του επιβάτη, τα πρόσωπα προς τα οποία είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει νόμου, στερούνται της στήριξής του, αυτά πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο επιβάτης χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο εξακολουθεί να υπάγεται στη δικαιοδοσία του εθνικού δικαίου.

Άρθρο 28

Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

Σε περίπτωση τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει :

- α) τις αναγκαίες δαπάνες, κυρίως αυτές της θεραπείας και μεταφοράς.
- β) την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε είτε από την ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία, είτε από την αύξηση των αναγκών.

Άρθρο 29

Αποκατάσταση άλλων σωματικών βλαβών

Το εθνικό δίκαιο ορίζει εάν και σε ποιο βαθμό, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για σωματικές βλάβες άλλη από αυτήν που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 27 και 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 30**Μορφή και ύψος αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών**

1. Η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 27 και της περίπτωσης β) του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να χορηγείται υπό μορφή κεφαλαίου. Ωστόσο, εάν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει τη χορήγηση μίας ετήσιας προσόδου, η αποζημίωση χορηγείται υπό αυτή τη μορφή όταν το ζητήσει ο ζημιωθείς επιβάτης ή οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 27 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει των διατάξεων της παρ.1 του παρόντος άρθρου, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο 175.000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σ'αυτό το κεφάλαιο, για κάθε επιβάτη, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ένα ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

Άρθρο 31**Άλλα μέσα μεταφοράς**

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ.2 του παρόντος άρθρου, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών δεν εφαρμόζονται στις ζημιές που επήλθαν κατά τη διάρκεια μεταφοράς η οποία, σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς, δεν ήταν σιδηροδρομική μεταφορά.
2. Ωστόσο, όταν τα σιδηροδρομικά οχήματα μεταφέρονται με πλοίο, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών εφαρμόζονται στις ζημιές, που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 26 και της παρ.1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που έχουν προκληθεί από ένα ατύχημα σε σχέση με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε κατά τη διάρκεια που ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά.
3. Όταν, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, η σιδηροδρομική εκμετάλλευση έχει προσωρινά διακοπεί και οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλο μέσο μεταφοράς, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**Ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης του πίνακα δρομολογίων****Άρθρο 32****Ευθύνη σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης ή απώλειας ανταπόκρισης**

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας μίας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν δύναται να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων. Η αποζημίωση περιλαμβάνει τις εύλογες δαπάνες καταλύματος καθώς και τις εύλογες δαπάνες που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής, όταν η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια μίας ανταπόκρισης οφείλονται σε μία από τις παρακάτω αιτίες :
 - α) περιστάσεις εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας, δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαραίτητη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 - β) σφάλμα του επιβάτη ή

- γ) συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Μία άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.
3. Το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για βλάβες άλλες από αυτές που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Ευθύνη για τις χειραποσκευές, τα ζώα, τις αποσκευές και τα οχήματα

Τμήμα 1

Χειραποσκευές και ζώα

Άρθρο 33

Ευθύνη

1. Σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών ο μεταφορέας είναι, επί πλέον, υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων που ο επιβάτης είχε, είτε επάνω του, είτε μαζί του ως χειραποσκευές. Το ίδιο ισχύει επίσης για τα ζώα που είχε πάρει ο επιβάτης μαζί του. Οι διατάξεις του άρθρου 26 εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).
2. Άλλως, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων, χειραποσκευών ή ζώων, η εποπτεία των οποίων ανήκει στον επιβάτη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, μόνον εάν η βλάβη αυτή προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα. Οι διατάξεις των άλλων άρθρων του Τίτλου IV, με εξαίρεση αυτών του άρθρου 51, και οι διατάξεις του Τίτλου VI δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή.

Άρθρο 34

Όρια της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αντικειμένων

Όταν ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των διατάξεων της παρ.1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, αυτός πρέπει να αποκαταστήσει τη ζημία μέχρι ποσού 1400 λογιστικών μονάδων για κάθε επιβάτη.

Άρθρο 35

Απαλλαγή της ευθύνης

Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προέκυψε από το γεγονός ότι ο επιβάτης δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών Αρχών.

Τμήμα 2

Αποσκευές

Άρθρο 36

Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη των αποσκευών που επήλθαν από τη στιγμή της ανάληψης από τον μεταφορέα μέχρι την παράδοση καθώς και για την καθυστέρηση παράδοσης.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία σφάλμα του επιβάτη, εντολή του που δεν απέρριψε από σφάλμα του μεταφορέα, ελάττωμα των ίδιων των αποσκευών ή περιστάσεις που δεν μπορούσε ο μεταφορέας να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.
3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα :
 - α) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας,
 - β) ειδική φύση των αποσκευών,
 - γ) αποστολή ως αποσκευών αντικειμένων που εξαιρούνται από τη μεταφορά.

Άρθρο 37

Βάρος της απόδειξης

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 36 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, βαρύνει τον μεταφορέα.
2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη προέκυψε, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 36 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, τεκμαίρεται ότι προέκυψε από αυτούς. Ο δικαιούχος ωστόσο διατηρεί το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν οφειλόταν, ολικώς ή μερικώς, σε έναν από αυτούς τους κινδύνους.

Άρθρο 38

Διαδοχικοί μεταφορείς

Όταν μία μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από πολλούς διαδοχικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορέας, αναλαμβάνοντας τις αποσκευές με το δελτίο αποσκευών ή το όχημα με το δελτίο μεταφοράς, συμμετέχει, ως προς την προώθηση των αποσκευών ή τη μεταφορά των οχημάτων, στο συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους του δελτίου αποσκευών ή του δελτίου μεταφοράς και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν εξ αυτών. Σ' αυτή την περίπτωση, κάθε μεταφορέας ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής μέχρι την παράδοση.

Άρθρο 39

Υποκαθιστών μεταφορέας

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ'ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στο συμβόλαιο μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.
2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 48 και 52 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται όταν εγείρεται μία αγωγή κατά των εκπροσώπων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

3. Κάθε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι ανίσχυρη έναντι του υποκαθιστόντος μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστόντος μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή τη σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει εν τούτοις συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.
4. Όταν και καθ' όσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστόντος μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.
5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να ανακύψουν μεταξύ του μεταφορέα και του υποκαθιστόντος μεταφορέα.

Άρθρο 40

Τεκμήριο απώλειας

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει ένα τεμάχιο αποσκευών ως απολεσθέν όταν δεν παραδόθηκε ή δεν τέθηκε στη διάθεσή του εντός των δεκατεσσάρων ημερών που ακολουθούν, μετά το αίτημα παράδοσης που κατατέθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Εάν ένα τεμάχιο αποσκευών που χαρακτηρίστηκε απολεσθέν βρεθεί εντός του έτους που ακολουθεί το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας πρέπει να πληροφορήσει τον δικαιούχο, όταν είναι γνωστή η διεύθυνσή του ή δύναται αυτή να βρεθεί.
3. Εντός των τριάντα ημερών που ακολουθούν μετά τη λήψη της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παρ.2 του παρόντος άρθρου, ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει να του παραδοθεί το τεμάχιο αποσκευών. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να πληρώσει τα τέλη σχετικά με την μεταφορά του τεμαχίου αποσκευής από τον τόπο αποστολής μέχρι τον τόπο παράδοσης και να επιστρέψει την αποζημίωση που έλαβε, αφού αφαιρέσει, αν συντρέχει περίπτωση, τα τέλη που θα είχαν συμπεριληφθεί στην αποζημίωση αυτή. Ωστόσο, διατηρεί τα δικαιώματά αποζημίωσής του για καθυστέρηση παράδοσης που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
4. Εάν το τεμάχιο αποσκευών που βρέθηκε δεν ζητηθεί εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.3 του παρόντος άρθρου ή εάν το τεμάχιο αποσκευών βρεθεί μετά από ένα χρόνο από το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το τεμάχιο αποσκευών.

Άρθρο 41

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, αποκλειόμενης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης :
 - α) εάν το ποσό της ζημίας αποδεικνύεται, μία αποζημίωση ίση με αυτό το ποσό χωρίς αυτό να ξεπερνά ωστόσο 80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους ή 1200 λογιστικές μονάδες ανά τεμάχιο αποσκευών,

- β) εάν το ποσό της ζημίας δεν αποδεικνύεται, μία εφάπαξ αποζημίωση 20 λογιστικών μονάδων ανά χιλιόγραμμα ελλείποντος μικτού βάρους ή 300 λογιστικών μονάδων ανά τεμάχιο αποσκευών,

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά ελλείπον χιλιόγραμμα ή ανά τεμάχιο αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

2. Ο μεταφορέας οφείλει επί πλέον να επιστρέψει το κόμιστρο για τη μεταφορά των αποσκευών και τα άλλα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος τεμαχίου αποσκευών καθώς και τους τελωνειακούς δασμούς και τους φόρους που ήδη καταβλήθηκαν.

Άρθρο 42

Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης

1. Σε περίπτωση βλάβης αποσκευών, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλειόμενης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης, μία αποζημίωση ίση με την απώλεια της αξίας των αποσκευών.
2. α) Στην περίπτωση κατά την οποία η βλάβη επέφερε απώλεια της αξίας του συνόλου των αποσκευών, η αποζημίωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση ολικής απώλειας αυτών.
- β) Στην περίπτωση κατά την οποία η βλάβη επέφερε απώλεια της αξίας τμήματος των αποσκευών, η αποζημίωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση απώλειας του τμήματος των αποσκευών επί του οποίου επήλθε απώλεια της αξίας.

Άρθρο 43

Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, ανά αδιαίρετη περίοδο είκοσι-τεσσάρων ωρών υπολογιζόμενης από το αίτημα παράδοσης, αλλά με ανώτατο όριο δεκατεσσάρων ημερών :
 - α) μία αποζημίωση ίση με το ύψος της ζημίας μέχρι το πολύ 0,80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμα μικτού βάρους των αποσκευών ή 14 λογιστικές μονάδες ανά τεμάχιο αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι μία ζημία, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, προέκυψε εξ' αυτής της καθυστέρησης παράδοσης ,
 - β) μία εφάπαξ αποζημίωση ίση με 0,14 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμα μικτού βάρους των αποσκευών ή 2,80 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος δεν αποδεικνύει ότι προέκυψε ζημία εξ' αυτής της καθυστέρησης παράδοσης ,

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά χιλιόγραμμα ή ανά τεμάχιο αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών, η, προβλεπόμενη στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, αποζημίωση δεν προστίθεται σε αυτήν η οποία προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 41 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου καταβάλλεται για το μη απολεσθέν τμήμα.

4. Σε περίπτωση βλάβης των αποσκευών που δεν απορρέει από την καθυστέρηση παράδοσής τους, η, προβλεπόμενη στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, αποζημίωση, εφόσον λάβει χώρα, προστίθεται σε αυτήν η οποία προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
5. Σε καμία περίπτωση, η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, καθώς και η αποζημίωση, η οποία τυχόν καταβληθεί βάσει των διατάξεων των άρθρων 41 και 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται να υπερβαίνει αυτήν η οποία οφείλεται στην περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών.

Τμήμα 3 Οχήματα

Άρθρο 44

Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα ή καθυστέρηση στην παράδοση ενός οχήματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν ο δικαιούχος αποδείξει ότι εξ' αυτής της καθυστέρησης προέκυψε ζημία.
2. Εάν ο δικαιούχος υπαναχωρήσει του συμβολαίου μεταφοράς, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα, το κόμιστρο επιστρέφεται στον δικαιούχο. Επί πλέον, ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν αποδείξει ότι προέκυψε ζημία από αυτή την καθυστέρηση.

Άρθρο 45

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας ενός οχήματος, η αποζημίωση, που πρέπει να καταβληθεί στον δικαιούχο για την αποδεδειγμένη ζημία, υπολογίζεται σύμφωνα με τη συνήθη αξία του οχήματος. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τις 8000 λογιστικές μονάδες. Ένα ρυμουλκούμενο με ή χωρίς φορτίο θεωρείται ως ανεξάρτητο όχημα.

Άρθρο 46

Ευθύνη αναφορικά με άλλα αντικείμενα

1. Όσον αφορά τα αντικείμενα που έχουν αφεθεί εντός του οχήματος ή που βρίσκονται εντός των χώρων αποσκευών του οχήματος (πχ. για αποσκευές ή για σκί) καλά στερεωμένα στο όχημα, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για τη ζημία που προκλήθηκε από σφάλμα του. Η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει τις 1400 λογιστικές μονάδες.
2. Όσον αφορά τα αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αποσκευών που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνον εάν αποδειχτεί ότι η ζημία προέκυψε από μία πράξη ή μία παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 47 **Εφαρμοστέο δίκαιο**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Τμήματος, οι διατάξεις του Τμήματος 2 σχετικά με την ευθύνη για τις αποσκευές εφαρμόζονται στα οχήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV **Κοινές διατάξεις**

Άρθρο 48

Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες καθώς και στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που περιορίζουν τις αποζημιώσεις σε ένα ορισμένο ποσό, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 49

Μετατροπή και τόκοι

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.
2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης από την ημέρα της απαίτησης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως, ή, εάν δεν υπήρξε απαίτηση, από την ημέρα κατάθεσης της αγωγής.
3. Ωστόσο, οι τόκοι για τις αποζημιώσεις που οφείλονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 27 και 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν τρέχουν παρά από την ημέρα που έλαβαν χώρα τα γεγονότα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για τον προσδιορισμό του ποσού της αποζημίωσης, εάν η ημέρα εκείνη είναι μεταγενέστερη από εκείνη της απαίτησης ή της κατάθεσης της αγωγής.
4. Όσον αφορά τις αποσκευές, οι τόκοι δεν οφείλονται παρά μόνον εάν η αποζημίωση υπερβαίνει τις 16 λογιστικές μονάδες ανά δελτίο αποσκευών.
5. Όσον αφορά τις αποσκευές, εάν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στον μεταφορέα τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την οριστική εξόφληση της απαίτησης εντός ικανοποιητικής προθεσμίας που του έχει καθοριστεί, τότε οι τόκοι δεν τρέχουν μεταξύ της εκπνοής της καθορισμένης προθεσμίας και της πραγματικής προσκόμισης αυτών των δικαιολογητικών.

Άρθρο 50

Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης που τον βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά, κατ' εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας.

Άρθρο 51**Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας**

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τους εκπροσώπους του και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας πραγματοποιείται η μεταφορά θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

Άρθρο 52**Λοιπές αξιώσεις**

1. Σε όλες τις περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων των άλλων προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ

Άρθρο 53**Ειδικές αρχές ευθύνης**

Ο επιβάτης ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για κάθε ζημία :

- α) η οποία προκύπτει από τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του δυνάμει
1. των διατάξεων των άρθρων 10, 14 και 20 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 2. των ειδικών διατάξεων για τη μεταφορά των οχημάτων, που περιλαμβάνονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, ή
 3. του Κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID),
- ή
- β) η οποία προκαλείται από τα αντικείμενα ή τα ζώα που αυτός παίρνει μαζί του,

εκτός εάν αποδεικνύει ότι η ζημία προκλήθηκε από περιστάσεις τις οποίες δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια ενός ευσυνειδητού επιβάτη. Η διάταξη αυτή δεν επηρεάζει την ευθύνη που δύναται να βαρύνει τον μεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 και της παρ.1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ VI ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 54 Διαπίστωση μερικής απώλειας ή βλάβης

1. Όταν μία μερική απώλεια ή μία βλάβη ενός αντικειμένου που μεταφέρεται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα (αποσκευές, οχήματα) ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τον μεταφορέα ή της οποίας ο δικαιούχος ισχυρίζεται την ύπαρξη, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση και εάν είναι δυνατόν παρουσία του δικαιούχου, ένα πρωτόκολλο διαπίστωσης που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του αντικειμένου και, καθ' όσον είναι δυνατόν, τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή κατά την οποία αυτή έλαβε χώρα.
2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στον δικαιούχο.
3. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση των αποσκευών ή του οχήματος καθώς και η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από έναν εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα συμβαλλόμενα μέρη ή μέσω δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και τις διατάξεις του Κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

Άρθρο 55 Διοικητικές αιτήσεις

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή. Στην περίπτωση μίας μεταφοράς που αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου και η οποία πραγματοποιήθηκε από διαδοχικούς μεταφορείς, οι αιτήσεις δύνανται επίσης να απευθυνθούν στον πρώτο ή στον τελευταίο μεταφορέα καθώς και στον μεταφορέα που έχει, στο Κράτος κατοικίας ή συνήθους διαμονής του επιβάτη, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.
2. Οι άλλες διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα που ορίζεται στις παρ.2 και 3 του άρθρου 56 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Τα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυναφθούν στη διοικητική αίτηση πρέπει να υποβληθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεόντως επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας. Κατά την τακτοποίηση της απαίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την επιστροφή του τίτλου μεταφοράς, του δελτίου αποσκευών και του δελτίου μεταφοράς.

Άρθρο 56 Μεταφορείς κατά των οποίων δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Η αγωγή που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών δύναται να ασκηθεί μόνον κατά ενός μεταφορέα υπευθύνου υπό την έννοια της παρ.5 του άρθρου 26 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Με την επιφύλαξη της παρ. 4. του παρόντος άρθρου, οι άλλες αγωγές των επιβατών που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύνανται να ασκηθούν μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας έλαβε χώρα το γεγονός που προκάλεσε την αγωγή.

3. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που όφειλε να παραδώσει την αποσκευή ή το όχημα είναι εγγεγραμμένος με τη συγκατάθεσή του επί του δελτίου αποσκευών ή επί του δελτίου μεταφοράς, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2. του παρόντος άρθρου, ακόμα και αν δεν παρέλαβε την αποσκευή ή το όχημα.
4. Η αγωγή για την επιστροφή ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.
5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά ενός μεταφορέα άλλου από εκείνους που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ. 2. και 4. του παρόντος άρθρου, όταν υποβάλλεται ως ανταγωνική απαίτηση ή ως ένσταση ενώπιον της δικαστικής Αρχής η οποία έχει επιληφθεί της αρχικής αγωγής της βασιζόμενης στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.
6. Στο μέτρο που οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθιστόντα μεταφορέα, δύναται να ασκηθεί αγωγή επίσης και κατά αυτού.
7. Εάν ο ενάγων έχει επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που καταθέτει αγωγή κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει επίσης και εάν ο ενάγων έχει την επιλογή μεταξύ ενός ή περισσότερων μεταφορέων και ενός υποκαθιστόντος μεταφορέα.

Άρθρο 57

Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύνανται να υποβληθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών τα οποία ορίζονται με κοινή συμφωνία από τα μέρη ή ενώπιον του δικαστηρίου του Κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου ο εναγόμενος έχει την κατοικία του ή την συνήθη διαμονή του, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς. Άλλα δικαστήρια δεν μπορούν να επιληφθούν της υπόθεσης.
2. Όταν μία αγωγή που στηρίζεται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες εκδικάζεται ενώπιον ενός αρμοδίου δικαστηρίου σύμφωνα με όσα ορίζονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, ή όταν σε μία τέτοια διαφορά, εκδόθηκε απόφαση από ένα τέτοιο δικαστήριο, δεν μπορεί να υποβληθεί καμία νέα αγωγή για την ίδια υπόθεση από τα ίδια μέρη, εκτός εάν η απόφαση του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου υποβλήθηκε η πρώτη αγωγή δεν είναι δυνατό να εκτελεστεί στο Κράτος όπου υποβλήθηκε η νέα αγωγή.

Άρθρο 58

Απόσβεση των αξιώσεων σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

1. Κάθε αξίωση του δικαιούχου που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμών επιβατών αποσβέννυται, εάν το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη δεν γνωστοποιηθεί από τον δικαιούχο, εντός δώδεκα μηνών αφ' ότου έλαβε γνώση της ζημίας, σε έναν από τους μεταφορείς στους οποίους δύναται να απευθυνθεί μία διοικητική αίτηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Όταν ο δικαιούχος γνωστοποιεί προφορικά το ατύχημα στον μεταφορέα, αυτός οφείλει να του χορηγήσει βεβαίωση αυτής της προφορικής αναγγελίας.
2. Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται εάν :

- α) ο δικαιούχος απηύθυνε αίτηση προς έναν από τους μεταφορείς που ορίζονται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου,
- β) ο υπεύθυνος μεταφορέας έλαβε γνώση, μέσω άλλης οδού, για το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου,
- γ) το ατύχημα δεν αναγγέλθηκε ή αναγγέλθηκε καθυστερημένα, λόγω περιστάσεων που δεν αποδίδονται στον δικαιούχο,
- δ) ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι το ατύχημα οφειλόταν σε σφάλμα του μεταφορέα.

Άρθρο 59
Απόσβεση των αξιώσεων που γεννώνται
από τη μεταφορά αποσκευών

1. Με την αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο αποσβέννυται κάθε αξίωση, κατά του μεταφορέα, που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης.
2. Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται :
 - α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν
 1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πριν την παραλαβή των αποσκευών από τον δικαιούχο,
 2. η διαπίστωση, που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, παραλείφθηκε μόνον από σφάλμα του μεταφορέα.
 - β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο, εάν αυτός
 1. ζητήσει τη διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός τριών ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, και
 2. αποδείξει, επί πλέον, ότι η ζημία προκλήθηκε στο διάστημα μεταξύ της ανάληψης των αποσκευών από τον μεταφορέα και της παράδοσης,
 - γ) σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματά του, εντός είκοσι μίας ημερών, ενώπιον ενός από τους μεταφορείς που ορίζονται στις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 56 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα.

Άρθρο 60
Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις για αποζημίωση οι οποίες βασίζονται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών παραγράφονται :

- α) για τον επιβάτη, τρία έτη από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος,
 - β) για τους άλλους δικαιούχους, τρία έτη από την επόμενη ημέρα από το θάνατο επιβάτη, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να δύναται να υπερβεί τα πέντε έτη από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος.
2. Οι άλλες αξιώσεις που γεννώνται από το συμβόλαιο μεταφοράς παραγράφονται σε ένα έτος. Ωστόσο, παραγράφονται σε δύο έτη εάν πρόκειται για αξίωση που προέκυψε από πράξη ή παράλειψη διαπραχθείσα είτε με πρόθεση να προκληθεί μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.
3. Η παραγραφή που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.2 του παρόντος άρθρου τρέχει :
- α) για την αξίωση για αποζημίωση για ολική απώλεια : από την δεκάτη-τετάρτη ημέρα μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - β) για την αξίωση για αποζημίωση για μερική απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης : από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση,
 - γ) για όλες τις άλλες περιπτώσεις σχετικά με τη μεταφορά επιβατών : από την ημέρα λήξης της ισχύος του τίτλου μεταφοράς.
- Η ημέρα που αναφέρεται ως σημείο εκκίνησης της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται ποτέ εντός της προθεσμίας.
4. Σε περίπτωση έγγραφης αίτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η παραγραφή αναστέλλεται μέχρι την ημέρα που ο μεταφορέας απορρίψει την αίτηση εγγράφως και επιστρέψει τα δικαιολογητικά που του έχουν επισυναφθεί. Σε περίπτωση μερικής αποδοχής της αίτησης, η παραγραφή ισχύει εκ νέου για το τμήμα της αίτησης που παραμένει επίδικο. Η απόδειξη της παραλαβής της αίτησης ή της απάντησης και εκείνης της επιστροφής των εγγράφων βαρύνουν το μέρος που επικαλείται αυτό το γεγονός. Οι μεταγενέστερες αιτήσεις έχοντας το ίδιο αντικείμενο δεν αναστέλλουν την παραγραφή.
5. Η αξίωση που έχει παραγραφεί δεν δύναται πλέον να ασκηθεί, ακόμα και υπό μορφή ανταγωνιστικής απαίτησης ή ένστασης.
6. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

ΤΙΤΛΟΣ VII ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 61

Κατανομή του κομίστρου

1. Κάθε μεταφορέας πρέπει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς το μερίδιο που τους ανήκει επί του κομίστρου που εισέπραξε ή που θα έπρεπε να είχε εισπράξει. Οι τρόποι καταβολής καθορίζονται με σύμβαση ανάμεσα στους μεταφορείς.
2. Οι διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 6, της παρ.3 του άρθρου 16 και του άρθρου 25 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται και στις σχέσεις ανάμεσα στους διαδοχικούς μεταφορείς.

Άρθρο 62 **Δικαίωμα αναγωγής**

1. Ο μεταφορέας που κατέβαλε μία αποζημίωση δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των μεταφορέων που συμμετείχαν στην μεταφορά σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις :
 - α) ο μεταφορέας που προκάλεσε τη ζημία είναι ο μόνος υπεύθυνος,
 - β) όταν η ζημία προκλήθηκε από πολλούς μεταφορείς, κάθε ένας από αυτούς έχει ευθύνη για τη ζημία που προκάλεσε. Εάν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρούσης παραγράφου,
 - γ) εάν δεν δύναται να αποδειχτεί ποιός από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, με εξαίρεση αυτούς οι οποίοι αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν προκλήθηκε από αυτούς. Η κατανομή πραγματοποιείται κατ' αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε μεταφορέα.
2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός από αυτούς τους μεταφορείς, το μερίδιο που τον βαρύνει και δεν το κατέβαλε κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, κατ' αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από αυτούς.

Άρθρο 63 **Διαδικασία αναγωγής**

1. Το βάσιμο της καταβολής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα που άσκησε μια αναγωγή, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 62 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν δύναται να αμφισβητηθεί από τον μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε με δικαστική απόφαση και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας, δεόντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής που επιλαμβάνεται της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.
2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημά του σε μία και την αυτή δικαστική Αρχή κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εναγάγει.
3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση για όλες τις αναγωγές των οποίων έχει επιληφθεί.
4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές Αρχές του Κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.
5. Όταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής μπορεί να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του παρόντος άρθρου, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.
6. Οι αξιώσεις από δικαιώματα αναγωγής δεν δύνανται να ασκηθούν ενώπιον της δικαστικής Αρχής, η οποία έχει επιληφθεί της αίτησης αποζημίωσης του δικαιούχου βάσει του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 64**Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών**

Οι μεταφορείς είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους διατάξεις οι οποίες παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 61 και 62 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

**Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο
διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων
(ΕΝΚ/CIM – Προσάρτημα Β της Σύμβασης COTIF 1999)**

ΤΙΤΛΟΣ Ι**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 1****Πεδίο εφαρμογής**

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων επί πληρωμή, όταν ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος και ο προβλεπόμενος τόπος παράδοσης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη μέλη, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής ή της έδρας και της εθνικότητας των συμβαλλομένων μερών.
2. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται επίσης στα συμβόλαια σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων επί πληρωμή, όταν ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος και ο προβλεπόμενος τόπος παράδοσης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα είναι Κράτος μέλος και όταν τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν ότι το συμβόλαιο υπάγεται σ'αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία οδική μεταφορά ή μία μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών στην εσωτερική κυκλοφορία ενός Κράτους μέλους, εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες.
4. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία θαλάσσια μεταφορά ή μία διασυνοριακή μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται εάν η θαλάσσια μεταφορά ή η μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών πραγματοποιείται επί εγγεγραμμένων γραμμών στον Πίνακα Γραμμών που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης.
5. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται στις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ σταθμών οι οποίοι βρίσκονται στην επικράτεια ομόρων Κρατών, όταν η διαχείριση της υποδομής αυτών των σταθμών πραγματοποιείται από έναν ή περισσότερους διαχειριστές υποδομής που υπάγονται σε ένα και το αυτό Κράτος από αυτά τα Κράτη.
6. Κάθε Κράτος μέρος σε μία Σύμβαση σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και με χαρακτήρα συγκρίσιμο με αυτό των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση COTIF 1999, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παρά μόνον στις μεταφορές που πραγματοποιούνται επί ενός τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στην επικράτειά του. Αυτό το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να καθοριστεί επακριβώς και να συνδέεται με τη σιδηροδρομική υποδομή ενός Κράτους μέλους. Όταν ένα Κράτος προέβη στην παραπάνω δήλωση, οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται υπό τον όρο :

- α) ότι ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος ή ο τόπος παράδοσης καθώς και το δρομολόγιο που προβλέπονται στο συμβόλαιο μεταφοράς βρίσκονται επί της καθορισθείσας υποδομής ή
 - β) ότι η καθορισθείσα υποδομή συνδέει την υποδομή δύο Κρατών μελών και ότι αυτή έχει προβλεφθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς ως δρομολόγιο για μία διαμετακομιστική μεταφορά.
7. Το Κράτος που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά από την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας ενημερώνει σχετικά τα Κράτη μέλη. Η δήλωση καθίσταται άνευ ισχύος, όταν η σύμβαση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρ.6 του παρόντος άρθρου παύει να ισχύει γι' αυτό το Κράτος.

Άρθρο 2

Διατάξεις δημοσίου δικαίου

Οι μεταφορές στις οποίες εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες συνεχίζουν να υπάγονται στις διατάξεις δημοσίου δικαίου, κυρίως στις διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων καθώς και στις διατάξεις τελωνειακού δικαίου και σε αυτές σχετικά με την προστασία των ζώων.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος :

- α) «μεταφορέας» σημαίνει τον συμβατικό μεταφορέα με τον οποίον ο αποστολέας συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς δυνάμει αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή έναν διαδοχικό μεταφορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος βάσει του συμβολαίου αυτού,
- β) «υποκαθιστών μεταφορέας» σημαίνει έναν μεταφορέα ο οποίος δεν συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς με τον αποστολέα αλλά στον οποίο ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περ.α) του παρόντος άρθρου ανέθεσε καθ'ολοκληρία ή εν μέρει την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς,
- γ) «Γενικοί Όροι Μεταφοράς (CGT/CIM)» σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε Κράτος μέλος και οι οποίοι έγιναν αναπόσπαστο τμήμα του συμβολαίου μεταφοράς με τη σύναψή του,
- δ) «μονάδα διατροφικής μεταφοράς» σημαίνει τα εμπορευματοκιβώτια, κινητά αμαξώματα, ημι-ρυμουλκούμενα ή άλλες παρόμοιες μονάδες φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στη διατροφική μεταφορά.

Άρθρο 4

Παρεκκλίσεις

- 1. Τα Κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά μεταξύ δύο σταθμών οι οποίοι βρίσκονται εκατέρωθεν των συνόρων, όταν δεν υπάρχει άλλος σταθμός ανάμεσά τους.

2. Για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο Κρατών μελών, διαμετακομιστικά μέσω ενός Κράτους μη μέλους, τα Κράτη που τα αφορά δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες παρεκκλίνουν από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Οι συμφωνίες που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου καθώς και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF) . Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού ενημερώνει επ'αυτών τα Κράτη μέλη και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Άρθρο 5 **Αναγκαστικό Δίκαιο**

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος οποίος άμεσα ή έμμεσα θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, ένας μεταφορέας δύνανται να αναλάβει μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

ΤΙΤΛΟΣ II **ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Άρθρο 6 **Συμβόλαιο μεταφοράς**

1. Με το συμβόλαιο μεταφοράς ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει το εμπόρευμα επί πληρωμή στον τόπο προορισμού και να το παραδώσει εκεί στον παραλήπτη.
2. Το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να διαπιστώνεται μέσω μίας φορτωτικής σύμφωνα με ένα ενιαίο υπόδειγμα. Ωστόσο, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια της φορτωτικής δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Η φορτωτική υπογράφεται από τον αποστολέα και τον μεταφορέα. Η υπογραφή δύναται να αντικατασταθεί από μία σφραγίδα, μία ένδειξη λογιστικής μηχανής ή από οποιοδήποτε άλλον κατάλληλο τρόπο.
4. Ο μεταφορέας πρέπει να βεβαιώσει την ανάληψη του εμπορεύματος επί του αντιγράφου της φορτωτικής με κατάλληλο τρόπο και πρέπει να παραδώσει το αντίγραφο στον αποστολέα.
5. Η φορτωτική δεν διαθέτει την αξία ενός αξιόγραφου.
6. Για κάθε αποστολή πρέπει να συντάσσεται μία φορτωτική. Εκτός αντίθετης συμφωνίας μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα, η ίδια φορτωτική δεν μπορεί να αφορά παρά τη φόρτωση ενός μόνο βαγονιού.
7. Σε περίπτωση μίας μεταφοράς που χρησιμοποιεί το τελωνειακό έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή το έδαφος επί του οποίου εφαρμόζεται η διαδικασία κοινής διαμετακόμισης, κάθε αποστολή πρέπει να συνοδεύεται από μία φορτωτική που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των διατάξεων του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
8. Οι διεθνείς ενώσεις μεταφορέων καταρτίζουν τα ενιαία υποδείγματα φορτωτικής σε συμφωνία με τις διεθνείς ενώσεις της πελατείας και τους αρμόδιους Οργανισμούς για τελωνειακά θέματα στα Κράτη μέλη καθώς και με οποιοδήποτε Διακυβερνητικό Οργανισμό Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης που έχει αρμοδιότητα για τη δική του τελωνειακή νομοθεσία.
9. Η φορτωτική, συμπεριλαμβανομένου του αντιγράφου της, δύναται να καταρτιστεί υπό μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων τα οποία δύνανται να μετατραπούν σε ευανάγνωστα

σημεία γραφής. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εγγραφή και την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι ισότιμοι από άποψη λειτουργική, κυρίως σε ό,τι αφορά την αποδεικτική ισχύ της φορτωτικής που αντιπροσωπεύεται από αυτά τα δεδομένα.

Άρθρο 7 **Περιεχόμενο της φορτωτικής**

1. Η φορτωτική πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες ενδείξεις :
 - α) τον τόπο και την ημερομηνία σύνταξής της,
 - β) το όνομα και τη διεύθυνση του αποστολέα,
 - γ) το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς,
 - δ) το όνομα και τη διεύθυνση αυτού στον οποίο παραδίδεται πραγματικά το εμπόρευμα εάν δεν είναι ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περίπτωση γ) της παρούσης παραγράφου,
 - ε) ο τόπος και η ημερομηνία της ανάληψης του εμπορεύματος,
 - στ) ο τόπος παράδοσης,
 - ζ) το όνομα και η διεύθυνση του παραλήπτη,
 - η) η ονομασία της φύσης του εμπορεύματος και του τρόπου συσκευασίας, και για τα επικίνδυνα εμπορεύματα η ονομασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID),
 - θ) ο αριθμός δεμάτων και οι ειδικές απαραίτητες ενδείξεις και αριθμοί για την ταυτοποίηση των τμηματικών αποστολών,
 - ι) ο αριθμός του βαγονίου, στην περίπτωση μεταφοράς κατά πλήρες φορτίο,
 - ια) ο αριθμός του σιδηροδρομικού οχήματος που κινείται επί των ιδίων τροχών, εάν αυτό παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα,
 - ιβ) επί πλέον, στην περίπτωση μονάδων διατροφικής μεταφοράς, η κατηγορία, ο αριθμός ή άλλα απαραίτητα χαρακτηριστικά για την ταυτοποίησή τους,
 - ιγ) το μικτό βάρος του εμπορεύματος ή η ποσότητα του εμπορεύματος εκφρασμένη με άλλες μορφές,
 - ιδ) αναλυτική απαρίθμηση των εγγράφων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, τα οποία είτε είναι συνημμένα στη φορτωτική είτε τίθενται στη διάθεση του μεταφορέα μέσω μίας δεόντως εξουσιοδοτημένης Αρχής ή μέσω ενός οργάνου το οποίο έχει καθοριστεί στο συμβόλαιο,
 - ιε) τα τέλη σχετικά με τη μεταφορά (κόμιστρο, πρόσθετα τέλη, τελωνειακοί δασμοί και άλλα τέλη που προκύπτουν από τη σύναψη του συμβολαίου μέχρι την παράδοση), στο μέτρο που πρέπει να καταβληθούν από τον παραλήπτη ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη ότι τα τέλη είναι οφειλόμενα από τον παραλήπτη,
 - ιστ) την ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
2. Αν συντρέχει περίπτωση, η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει επί πλέον τις ακόλουθες ενδείξεις :
 - α) σε περίπτωση μεταφοράς από διαδοχικούς μεταφορείς, τον μεταφορέα ο οποίος πρέπει

να παραδώσει το εμπόρευμα, εφ' όσον αυτός έδωσε τη συγκατάθεσή του για την αναγραφή του στη φορτωτική,

- β) τα τέλη που αναλαμβάνει ο αποστολέας,
 - γ) το ποσό της απότισης που θα εισπραχθεί κατά την παράδοση του εμπορεύματος,
 - δ) τη δηλωθείσα αξία του εμπορεύματος και το ποσό που αντιπροσωπεύει τη δήλωση ιδιαίτερης αποζημίωσης,
 - ε) η συμφωνηθείσα προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να πραγματοποιηθεί η μεταφορά,
 - στ) το συμφωνηθέν δρομολόγιο,
 - ζ) κατάλογο εγγράφων που δεν αναφέρονται στην περίπτωση ιδ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τα οποία παραδόθηκαν στον μεταφορέα,
 - η) τις εγγραφές του αποστολέα σχετικά με τον αριθμό και την περιγραφή των σφραγίδων που αυτός έθεσε στο βαγόνι,
3. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αναφέρουν στη φορτωτική οποιαδήποτε άλλη ένδειξη κρίνουν χρήσιμη.

Άρθρο 8

Ευθύνη για τις εγγραφές που φέρονται στη φορτωτική

1. Ο αποστολέας ευθύνεται για όλα τα τέλη και ζημιές που υφίσταται ο μεταφορέας από το γεγονός :
 - α) εγγραφών από τον αποστολέα, επί της φορτωτικής, ενδείξεων αντικανονικών, ανακριβών, ελλιπών ή που έχουν τεθεί σε άλλο μέρος από τη θέση που πρέπει να αναγράφεται κάθε μία από αυτές, ή
 - β) της παράλειψης από τον αποστολέα εγγραφών που απαιτούνται από τον Κανονισμό RID
2. Εάν, κατόπιν αιτήσεως του αποστολέα, ο μεταφορέας εγγράψει ενδείξεις επί της φορτωτικής, αυτός θεωρείται, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, ως ενεργών για λογαριασμό του αποστολέα.
3. Εάν η φορτωτική δεν περιέχει την ένδειξη που προβλέπεται στην περίπτωση ιστ) της παραγράφου 1 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για όλα τα τέλη και ζημιές που υπέστη ο δικαιούχος λόγω αυτής της παράλειψης.

Άρθρο 9

Επικίνδυνα εμπορεύματα

Όταν ο αποστολέας παρέλειψε τις εγγραφές που απαιτούνται από τον Κανονισμό RID, ο μεταφορέας δύναται, ανά πάσα στιγμή, σύμφωνα με τις περιστάσεις, να εκφορτώσει ή να καταστρέψει το εμπόρευμα ή να το καταστήσει αβλαβές, χωρίς να υπάρχει θέμα αποζημίωσης, εκτός εάν είχε γνώση του επικίνδυνου χαρακτήρα του εμπορεύματος κατά την ανάληψή του.

Άρθρο 10

Πληρωμή των τελών

1. Τα τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακοί δασμοί και άλλα τέλη που προκύπτουν από τη

σύναψη του συμβολαίου μέχρι την παράδοση) καταβάλλονται από τον αποστολέα, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα.

2. Όταν, δυνάμει μιας συμφωνίας ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα, τα τέλη επιβαρύνουν τον παραλήπτη και ο παραλήπτης δεν παρέλαβε τη φορτωτική, ούτε άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ούτε τροποποίησε το συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο αποστολέας παραμένει υπόχρεος για την καταβολή των τελών.

Άρθρο 11 Επαλήθευση

1. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να επαληθεύσει, ανά πάσα στιγμή, εάν τηρήθηκαν οι όροι μεταφοράς και εάν η αποστολή ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται από τον αποστολέα επί της φορτωτικής. Όταν η επαλήθευση αφορά στο περιεχόμενο της αποστολής, αυτή γίνεται στο μέτρο του δυνατού παρουσία του δικαιούχου. Στις περιπτώσεις που αυτό δεν είναι δυνατόν, ο μεταφορέας καλεί δύο ανεξάρτητους μάρτυρες, ελλείψει άλλων διατάξεων στους νόμους και στις διατάξεις του Κράτους όπου λαμβάνει χώρα η επαλήθευση.
2. Εάν η αποστολή δεν ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται επί της φορτωτικής ή εάν δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων που γίνονται δεκτά υπό όρους, το αποτέλεσμα της επαλήθευσης πρέπει να μνημονεύεται επί του φύλλου της φορτωτικής που συνοδεύει το εμπόρευμα και εάν ο μεταφορέας κατέχει ακόμα το αντίγραφο της φορτωτικής, επίσης και επ'αυτού. Στην περίπτωση αυτή, τα τέλη που προκύπτουν από την επαλήθευση βαρύνουν το εμπόρευμα, εκτός και αν αυτά καταβλήθηκαν αμέσως.
3. Όταν ο αποστολέας πραγματοποιεί τη φόρτωση, αυτός έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τον μεταφορέα την επαλήθευση της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του καθώς και την ακρίβεια των αναφορών της φορτωτικής σχετικά με τον αριθμό δεμάτων, τα διακριτικά τους και τους αριθμούς τους καθώς και το μικτό βάρος ή την με διαφορετικό τρόπο αναφερόμενη ποσότητα. Ο μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να προβεί στην επαλήθευση παρά μόνον εάν έχει τα κατάλληλα μέσα για να το κάνει. Ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την πληρωμή των τελών επαλήθευσης. Το αποτέλεσμα των επαληθεύσεων καταγράφεται επί της φορτωτικής.

Άρθρο 12 Αποδεικτική ισχύς της φορτωτικής

1. Η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και των όρων του συμβολαίου μεταφοράς και της ανάληψης του εμπορεύματος από τον μεταφορέα.
2. Όταν ο μεταφορέας πραγματοποιήσει τη φόρτωση, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του που ενδεικνύεται επί της φορτωτικής, ή, ελλείψει τέτοιων ενδείξεων, της εμφανούς καλής κατάστασης κατά τη στιγμή ανάληψης από τον μεταφορέα και της ακρίβειας των αναφορών της φορτωτικής σχετικά με τον αριθμό δεμάτων, τα διακριτικά τους και τους αριθμούς τους καθώς και το μικτό βάρος ή την με διαφορετικό τρόπο αναφερόμενη ποσότητα.
3. Όταν ο αποστολέας πραγματοποιήσει τη φόρτωση, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του που ενδεικνύεται επί της φορτωτικής, ή, ελλείψει τέτοιων ενδείξεων, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της εμφανούς καλής κατάστασης και της ακρίβειας των ενδείξεων που αναφέρονται στην παρ.2 του παρόντος άρθρου μόνον στην περίπτωση που ο μεταφορέας τις επαλήθευσε και ενέγραψε το αποτέλεσμα της επαλήθευσής του επί της φορτωτικής.

4. Εν τούτοις, η φορτωτική δεν αποτελεί τεκμήριο, στην περίπτωση που αυτή περιλαμβάνει μία αιτιολογημένη επιφύλαξη. Μία επιφύλαξη μπορεί να είναι αιτιολογημένη κυρίως εκ του γεγονότος ότι ο μεταφορέας δεν έχει τα κατάλληλα μέσα για να επαληθεύσει εάν η αποστολή ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται επί της φορτωτικής.

Άρθρο 13

Φόρτωση και εκφόρτωση του εμπορεύματος

1. Ο αποστολέας και ο μεταφορέας συμφωνούν ποιος αναλαμβάνει τη φόρτωση και την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Ελλείπει τέτοιας συμφωνίας, η φόρτωση και η εκφόρτωση βαρύνουν τον μεταφορέα για τα δέματα, ενώ, για τα «κατά πλήρες φορτίο» βαγόνια, η φόρτωση βαρύνει τον αποστολέα και η εκφόρτωση, μετά την παράδοση, τον παραλήπτη.
2. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για όλες τις συνέπειες μίας πλημμελούς φόρτωσης που πραγματοποιήθηκε από αυτόν και πρέπει κυρίως να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη, εξ αυτού του γεγονότος, ο μεταφορέας. Η απόδειξη της πλημμελούς φόρτωσης βαρύνει τον μεταφορέα.

Άρθρο 14

Συσκευασία

Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για όλες τις ζημιές και τέλη που θα προέρχονταν από την απουσία ή την ελαττωματικότητα της συσκευασίας του εμπορεύματος, εκτός εάν η ελαττωματικότητα ούσα εμφανής ή γνωστή στον μεταφορέα κατά τη στιγμή της ανάληψης, ο μεταφορέας, επί του θέματος αυτού, δεν διατύπωσε επιφυλάξεις.

Άρθρο 15

Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων

1. Για την εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, πριν την παράδοση του εμπορεύματος, ο αποστολέας πρέπει να επισυνάψει στη φορτωτική ή να θέσει στη διάθεση του μεταφορέα τα απαραίτητα έγγραφα και να του παράσχει όλες τις πληροφορίες που θέλει.
2. Ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να εξετάσει εάν αυτά τα έγγραφα και πληροφορίες είναι ακριβείς ή επαρκείς. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για όλες τις ζημιές που θα μπορούσαν να προκύψουν από την απουσία, την ανεπάρκεια ή τη μη κανονικότητα αυτών των εγγράφων και πληροφοριών, εκτός της περίπτωσης σφάλματος του μεταφορέα.
3. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τις συνέπειες της απώλειας ή της μη κανονικής χρήσης των εγγράφων που μνημονεύονται επί της φορτωτικής και τα οποία συνοδεύουν αυτήν ή που του διατέθηκαν, εκτός εάν η απώλεια ή η ζημία που προκλήθηκε από τη μη κανονική χρήση αυτών των εγγράφων είχε ως αιτία περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει εκείνη που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.
4. Ο αποστολέας, μέσω μιας εγγραφής που φέρεται επί της φορτωτικής, ή ο παραλήπτης ο οποίος δίνει μία εντολή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται να ζητά :
 - α) να παρίσταται ο ίδιος στην εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή να εκπροσωπείται από έναν εντολοδόχο, για να παρέχει κάθε πληροφορία και να διατυπώνει κάθε χρήσιμη παρατήρηση,
 - β) να εκπληρώνει ο ίδιος τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή να τις εκπληρώνει μέσω ενός εντολοδόχου, στο μέτρο που το επιτρέπουν οι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου αυτές πραγματοποιούνται,

- γ) να προβαίνει στην καταβολή των τελωνειακών δασμών και άλλων τελών, όταν παρίσταται ο ίδιος ή ο εντολοδόχος του στην εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή όταν αυτές τις διατυπώσεις τις εκπληρώνει ο ίδιος, στο μέτρο που το επιτρέπουν οι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου αυτές πραγματοποιούνται.

Στις περιπτώσεις αυτές, ούτε ο αποστολέας, ούτε ο παραλήπτης που έχει το δικαίωμα διάθεσης, ούτε ο εντολοδόχος τους μπορούν να πάρουν στην κατοχή τους το εμπόρευμα.

5. Εάν, για την εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, ο αποστολέας όρισε έναν τόπο όπου οι ισχύουσες διατάξεις δεν επιτρέπουν την εκπλήρωση αυτών των διατυπώσεων, ή ακόμη και εάν όρισε όσον αφορά αυτές τις διατυπώσεις, οποιοδήποτε άλλο τρόπο διαδικασίας ο οποίος δεν μπορεί να εκτελεστεί, ο μεταφορέας ενεργεί κατά τρόπο που του φαίνεται να είναι ο ευνοϊκότερος για τα συμφέροντα του δικαιούχου και γνωστοποιεί στον αποστολέα τα ληφθέντα μέτρα.
6. Εάν ο αποστολέας ανέλαβε την καταβολή των τελωνειακών δασμών, ο μεταφορέας δύναται να εκπληρώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις κατ' επιλογήν του, είτε καθ' οδόν είτε στον τόπο προορισμού.
7. Ωστόσο, εάν ο παραλήπτης δεν παρέλαβε τη φορτωτική εντός της προθεσμίας που προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού, ο μεταφορέας δύναται να ενεργήσει σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του παρόντος άρθρου.
8. Ο αποστολέας οφείλει να συμμορφωθεί με τις διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών Αρχών όσον αφορά τη συσκευασία και την κάλυψη των εμπορευμάτων με αδιάβροχα. Εάν ο αποστολέας δεν συσκεύασε ή δεν κάλυψε τα εμπορεύματα με αδιάβροχα σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, ο μεταφορέας δύναται να πράξει καταλλήλως και τα τέλη που θα προκύψουν εξ' αυτού βαρύνουν το εμπόρευμα.

Άρθρο 16 **Προθεσμίες παράδοσης**

1. Ο αποστολέας και ο μεταφορέας συμφωνούν για την προθεσμία παράδοσης. Ελλείψει συμφωνίας, η προθεσμία αυτή δεν δύναται να είναι μεγαλύτερη από εκείνη που προκύπτει από τις διατάξεις των παρ.2 έως 4 του παρόντος άρθρου.
2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, οι μέγιστες προθεσμίες παράδοσης είναι οι ακόλουθες :

- | | | |
|----|-------------------------------------|---------|
| α) | για τα «κατά πλήρες φορτίο» βαγόνια | |
| | - προθεσμία αποστολής | 12 ώρες |
| | - προθεσμία μεταφοράς | |
| | ανά αδιαίρετο κλάσμα 400χλμ. | 24 ώρες |
| β) | για τις τμηματικές αποστολές | |
| | - προθεσμία αποστολής | 24 ώρες |
| | - προθεσμία μεταφοράς | |
| | ανά αδιαίρετο κλάσμα 200 χλμ. | 24 ώρες |

Οι αποστάσεις αναφέρονται στο συμφωνηθέν δρομολόγιο, και εάν δεν υπάρχει συμφωνία, αναφέρονται στο πλέον σύντομο δρομολόγιο.

3. Ο μεταφορέας δύναται να καθορίσει συμπληρωματικές προθεσμίες καθορισμένης διάρκειας στις ακόλουθες περιπτώσεις :

- | | |
|----|--|
| α) | αποστολές που χρησιμοποιούν |
| | - γραμμές των οποίων το εύρος των σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό, |

- θάλασσα ή ποτάμια πλωτή οδό,
- οδό εάν δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση,

β) έκτακτες περιστάσεις που προκαλούν ασυνήθη αύξηση της κυκλοφορίας ή ασυνήθεις δυσκολίες εκμετάλλευσής.

Η διάρκεια των συμπληρωματικών προθεσμιών πρέπει να αναγράφεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

4. Η προθεσμία παράδοσης αρχίζει να τρέχει μετά την ανάληψη του εμπορεύματος. Αυτή παρατείνεται από τη διάρκεια παραμονής που προκλήθηκε χωρίς σφάλμα εκ μέρους του μεταφορέα. Η προθεσμία παράδοσης αναστέλλεται κατά τις Κυριακές και τις επίσημες αργίες.

Άρθρο 17 Παράδοση

1. Ο μεταφορέας οφείλει να παραδώσει τη φορτωτική και το εμπόρευμα στον παραλήπτη, στον προβλεπόμενο τόπο παράδοσης έναντι εξοφλητικής απόδειξης και καταβολής των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.
2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον παραλήπτη, όταν πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο παράδοσης :
 - α) η παράδοση του εμπορεύματος στις τελωνειακές ή φορολογικές Αρχές στις εγκαταστάσεις τους ή στις αποθήκες τους, όταν αυτές δεν είναι υπό την φύλαξη του μεταφορέα,
 - β) η αποθήκευση του εμπορεύματος από τον μεταφορέα ή η παρακατάθεσή του σε παραγγελιοδόχο ή σε μία δημόσια αποθήκη.
3. Μετά την άφιξη του εμπορεύματος στον τόπο παράδοσης, ο παραλήπτης δύναται να ζητήσει από τον μεταφορέα να του παραδώσει τη φορτωτική και το εμπόρευμα. Εάν διαπιστωθεί η απώλεια του εμπορεύματος ή εάν το εμπόρευμα δεν αφίχθη με τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 29 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης δύναται να ασκήσει για λογαριασμό του, κατά του μεταφορέα, τα δικαιώματα που απορρέουν γι' αυτόν από το συμβόλαιο μεταφοράς.
4. Ο δικαιούχος δύναται να αρνηθεί την αποδοχή του εμπορεύματος, ακόμα και μετά την παραλαβή της φορτωτικής και την καταβολή των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς, καθ' όσον δεν έγιναν οι επαληθεύσεις που απαιτήσε για τη διαπίστωση μίας επικαλούμενης ζημίας.
5. Κατά τα λοιπά, η παράδοση του εμπορεύματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο παράδοσης.
6. Εάν το εμπόρευμα παραδόθηκε χωρίς προηγούμενη είσπραξη απότισης που βαρύνει το εμπόρευμα, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον αποστολέα μέχρι του ύψους του ποσού της απότισης, εκτός αναγωγής του κατά του παραλήπτη.

Άρθρο 18 Δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος

1. Ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να διαθέσει το εμπόρευμα και να τροποποιήσει, με μεταγενέστερες εντολές, το συμβόλαιο μεταφοράς. Αυτός δύναται κυρίως να ζητήσει από τον μεταφορέα :
 - α) να σταματήσει τη μεταφορά του εμπορεύματος,
 - β) να αναβάλει την παράδοση του εμπορεύματος,

- γ) να παραδώσει το εμπόρευμα σε διαφορετικό παραλήπτη από εκείνον που έχει εγγραφεί επί της φορτωτικής,
 - δ) να παραδώσει το εμπόρευμα σε έναν τόπο διαφορετικό από εκείνο που έχει εγγραφεί επί της φορτωτικής.
2. Το δικαίωμα του αποστολέα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς, ακόμα και κατέχοντας το αντίγραφο της φορτωτικής, παύει να ισχύει στις περιπτώσεις όπου :
- α) ο παραλήπτης παρέλαβε τη φορτωτική,
 - β) ο παραλήπτης αποδέχτηκε το εμπόρευμα,
 - γ) ο παραλήπτης άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - δ) ο παραλήπτης είναι αρμόδιος να δίνει εντολές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του παρόντος άρθρου. Από εκείνη τη στιγμή, ο μεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις εντολές και τις οδηγίες του παραλήπτη.
3. Από τη στιγμή σύνταξης της φορτωτικής, το δικαίωμα τροποποίησης του συμβολαίου μεταφοράς ανήκει στον παραλήπτη, εκτός αν υπάρχει αντίθετη μνεία επί της φορτωτικής από τον αποστολέα.
4. Το δικαίωμα του παραλήπτη να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς παύει όταν αυτός :
- α) παρέλαβε τη φορτωτική
 - β) αποδέχτηκε το εμπόρευμα,
 - γ) άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - δ) καθόρισε, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του παρόντος άρθρου, να παραδοθεί το εμπόρευμα σε έναν τρίτο, και όταν αυτός (ο τρίτος) άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
5. Εάν ο παραλήπτης καθόρισε να παραδοθεί το εμπόρευμα σε έναν τρίτο, αυτός ο τρίτος δεν έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς.

Άρθρο 19 **Άσκηση του δικαιώματος διάθεσης**

1. Όταν ο αποστολέας, ή, στην περίπτωση των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης, θέλει να τροποποιήσει με μεταγενέστερες εντολές το συμβόλαιο μεταφοράς, αυτός πρέπει να προσκομίσει στον μεταφορέα το αντίγραφο της φορτωτικής, επί του οποίου πρέπει να φέρονται οι τροποποιήσεις.
2. Ο αποστολέας, ή, στην περίπτωση των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης, πρέπει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για τα τέλη και τη βλάβη που επιφέρει η εκτέλεση των μεταγενέστερων τροποποιήσεων.
3. Η εκτέλεση των μεταγενέστερων τροποποιήσεων πρέπει να είναι δυνατή, θεμιτή και εύλογα απαιτητή κατά τη στιγμή που οι εντολές φθάνουν σε αυτόν τον οποίο πρέπει να τις εκτελέσει και δεν πρέπει κυρίως ούτε να εμποδίζει την κανονική εκμετάλλευση της επιχείρησης του μεταφορέα, ούτε να επιφέρει βλάβη στους αποστολείς ή παραλήπτες άλλων αποστολών.
4. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την κατάτμηση της

αποστολής.

5. Όταν, λόγω των όρων που προβλέπονται στην παρ.3 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας δεν μπορεί να εκτελέσει τις εντολές που δέχεται πρέπει να πληροφορήσει περί αυτού αμέσως αυτόν από τον οποίο προέρχονται οι εντολές.
6. Σε περίπτωση σφάλματος του μεταφορέα, αυτός είναι υπεύθυνος των συνεπειών της μη εκτέλεσης ή της πλημμελούς εκτέλεσης μίας μεταγενέστερης τροποποίησης. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει αυτήν που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.
7. Ο μεταφορέας που δίνει συνέχεια στις μεταγενέστερες τροποποιήσεις που ζητήθηκαν από τον αποστολέα, χωρίς να απαιτήσει την προσκόμιση του αντιγράφου της φορτωτικής, είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκύπτει εξ' αυτού του γεγονότος έναντι του παραλήπτη εάν το αντίγραφο της φορτωτικής διαβιβάστηκε στον τελευταίο. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει αυτήν που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

Άρθρο 20 **Εμπόδια στη μεταφορά**

1. Σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά, ο μεταφορέας αποφασίζει εάν είναι προτιμότερο να μεταφερθεί αυτοδίκαια το εμπόρευμα τροποποιώντας το δρομολόγιο ή εάν αρμόζει, προς το συμφέρον του δικαιούχου, να του ζητήσει οδηγίες παρέχοντάς του όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που διαθέτει.
2. Εάν η συνέχιση της μεταφοράς δεν είναι δυνατή, ο μεταφορέας ζητά οδηγίες από αυτόν που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος. Εάν ο μεταφορέας δεν δύναται να λάβει οδηγίες εγκαίρως, πρέπει να λάβει τα μέτρα που του φαίνονται τα πλέον ευνοϊκά για τα συμφέροντα εκείνου που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος.

Άρθρο 21 **Εμπόδια στην παράδοση**

1. Σε περίπτωση εμποδίου στην παράδοση, ο μεταφορέας πρέπει χωρίς καθυστέρηση να ειδοποιήσει τον αποστολέα και να του ζητήσει οδηγίες, εκτός εάν ο αποστολέας, μέσω μιας εγγραφής επί της φορτωτικής, έχει ζητήσει να του επαναπασταλεί το εμπόρευμα αυτόματα εάν επέλθει εμπόδιο στην παράδοση.
2. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση αρθεί πριν να φθάσουν οι οδηγίες του αποστολέα στον μεταφορέα, το εμπόρευμα παραδίδεται στον παραλήπτη. Ο αποστολέας πρέπει να ενημερωθεί περί αυτού χωρίς καθυστέρηση.
3. Σε περίπτωση άρνησης του εμπορεύματος από τον παραλήπτη, ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να δώσει οδηγίες, ακόμα και αν δεν μπορεί να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής.
4. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση ανακύψει αφού ο παραλήπτης τροποποίησε το συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ.3 έως 5 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας πρέπει να ενημερώσει αυτόν τον παραλήπτη.

Άρθρο 22 **Συνέπειες των εμποδίων στη μεταφορά και στην παράδοση**

1. Ο μεταφορέας έχει δικαίωμα να του επιστραφούν οι δαπάνες που του προκάλεσε :
 - α) το αίτημά του για οδηγίες ,
 - β) η εκτέλεση των οδηγιών που έλαβε,
 - γ) το γεγονός ότι οι οδηγίες που ζήτησε δεν του δόθηκαν ή δεν του δόθηκαν εγκαίρως,
 - δ) το γεγονός ότι έλαβε μια απόφαση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 20

των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, χωρίς να έχει ζητήσει οδηγίες,

εκτός εάν αυτές οι δαπάνες ήταν αποτέλεσμα σφάλματός του. Ο μεταφορέας δύναται κυρίως να εισπράξει το κόμιστρο που εφαρμόζεται για το χρησιμοποιούμενο δρομολόγιο και διαθέτει προθεσμίες που αντιστοιχούν σ' αυτό το τελευταίο.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 20 και στην παρ.1 του άρθρου 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας δύναται να εκφορτώσει αμέσως το εμπόρευμα με δαπάνες του δικαιούχου. Μετά από αυτήν την εκφόρτωση, η μεταφορά θεωρείται ολοκληρωμένη. Ο μεταφορέας αναλαμβάνει τότε τη φύλαξη του εμπορεύματος για λογαριασμό του δικαιούχου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δύναται να αναθέσει το εμπόρευμα σε έναν τρίτο και δεν είναι τότε υπεύθυνος παρά μόνον για την ορθή επιλογή αυτού του τρίτου. Το εμπόρευμα συνεχίζει να βαρύνεται με τις απαιτήσεις που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και με όλα τα άλλα τέλη.
3. Ο μεταφορέας δύναται να προβεί στην πώληση του εμπορεύματος χωρίς να αναμείνει οδηγίες από τον δικαιούχο όταν αυτό δικαιολογείται από τη φθαρτή φύση ή την κατάσταση του εμπορεύματος ή όταν τα τέλη φύλαξης είναι δυσανάλογα σε σχέση με την αξία του εμπορεύματος. Στις άλλες περιπτώσεις, ο μεταφορέας δύναται επίσης να προβεί στην πώληση όταν, εντός εύλογης προθεσμίας, δεν έλαβε από τον δικαιούχο αντίθετες οδηγίες των οποίων η εκτέλεση να δύναται δικαίως να απαιτηθεί.
4. Εάν το εμπόρευμα πωλήθηκε, το προϊόν της πώλησης, αφαιρουμένων των τελών που βαρύνουν το εμπόρευμα, πρέπει να τεθεί στη διάθεση του δικαιούχου. Εάν η αξία του προϊόντος είναι μικρότερη από αυτά τα τέλη, ο αποστολέας οφείλει να καταβάλει τη διαφορά.
5. Η διαδικασία σε περίπτωση πώλησης καθορίζεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το εμπόρευμα, ή από τις πρακτικές αυτού του τόπου.
6. Εάν, σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά ή στην παράδοση, ο αποστολέας δεν δώσει οδηγίες εγκαίρως και εάν το εμπόδιο στη μεταφορά ή στην παράδοση δεν δύναται να αρθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ.2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας δύναται να επαναποστείλει το εμπόρευμα στον αποστολέα ή, εάν αυτό δικαιολογείται, να το καταστρέψει, με δαπάνες του τελευταίου.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ ΕΥΘΥΝΗ

Άρθρο 23 Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη του εμπορεύματος που επήλθαν από την ανάληψη του εμπορεύματος μέχρι την παράδοση καθώς και για τη ζημία που απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη στο μέτρο που αυτή η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλετο σε σφάλμα του δικαιούχου, σε εντολή του που δεν απέρρεε από σφάλμα του μεταφορέα, σε ελάττωμα του ίδιου του εμπορεύματος (αλλοίωση στο εσωτερικό, απομείωση (φύρα) καθ' οδόν, κλπ.) ή σε περιστάσεις που δεν μπορούσε να αποφύγει ο μεταφορέας και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.
3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη απορρέει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα :
 - α) μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με ανοιχτό βαγόνι δυνάμει των Γενικών Όρων Μεταφοράς ή όταν αυτό συμφωνήθηκε ρητώς και ενεγράφη στη φορτωτική. Δεν θεωρούνται ως μεταφερόμενα με ανοιχτό βαγόνι τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν σε μονάδες διατροφικής μεταφοράς και εντός κλειστών οδικών οχημάτων που προωθούνται με βαγόνια, υπό την επιφύλαξη ζημιών που υπέστησαν τα εμπορεύματα λόγω

ατμοσφαιρικών επιδράσεων. Εάν για τη μεταφορά εμπορευμάτων με ανοιχτά βαγόνια, ο αποστολέας χρησιμοποιεί αδιάβροχα, ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ίδια ευθύνη με εκείνη που τον βαρύνει όταν πρόκειται για μεταφορά με ανοιχτά βαγόνια μη σκεπασμένα με αδιάβροχα, ακόμη και αν πρόκειται για εμπορεύματα τα οποία, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, δεν μεταφέρονται με ανοιχτά βαγόνια,

- β) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας για τα εμπορεύματα που από την φύση τους είναι εκτεθειμένα σε απώλειες ή βλάβες όταν δεν είναι συσκευασμένα ή είναι κακώς συσκευασμένα,
- γ) φόρτωση των εμπορευμάτων από τον αποστολέα ή εκφόρτωση από τον παραλήπτη,
- δ) φύση ορισμένων εμπορευμάτων τα οποία, για λόγους συναφείς με αυτή τη φύση, είναι εκτεθειμένα, στην ολική ή μερική απώλεια ή στη βλάβη ιδίως από σπάσιμο, σκούριασμα, εσωτερική και ξαφνική αλλοίωση, ξήρανση, σκόρπισμα),
- ε) μη κανονικός, ανακριβής, ή ελλιπής προσδιορισμός ή αρίθμηση δεμάτων,
- στ) μεταφορά ζώντων ζώων,
- ζ) μεταφορά η οποία, δυνάμει των εφαρμοστέων διατάξεων ή συμφωνιών ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα και οι οποίες ενδεικνύονται επί της φορτωτικής, πρέπει να πραγματοποιηθεί με συνοδεία, εάν η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από έναν κίνδυνο τον οποίο η συνοδεία αποσκοπούσε να αποφύγει.

Άρθρο 24

Ευθύνη σε περίπτωση μεταφοράς σιδηροδρομικών οχημάτων ως εμπορευμάτων

1. Σε περίπτωση μεταφοράς σιδηροδρομικών οχημάτων που κινούνται επί των ιδίων τροχών και που παραδόθηκαν σε μεταφορά ως εμπόρευμα, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την επελθούσα απώλεια ή τη βλάβη του οχήματος ή των εξαρτημάτων του από τη στιγμή της ανάληψης μέχρι την παράδοση, καθώς και για τη ζημία που απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν απορρέει από δικό του σφάλμα.
2. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια των εξαρτημάτων τα οποία δεν αναγράφονται επί των δύο πλευρών του οχήματος ή δεν μνημονεύονται στον κατάλογο που το συνοδεύει.

Άρθρο 25

Βάρος της απόδειξης

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ανήκει στον μεταφορέα.
2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη κατέστη δυνατόν να προκύψει, λαμβάνοντας υπόψη τις εκ των πραγμάτων περιστάσεις, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, υπάρχει τεκμήριο ότι προέκυψε εξ'αυτών. Ο δικαιούχος διατηρεί ωστόσο το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν είχε ως αιτία, συνολικώς ή εν μέρει, έναν από αυτούς τους κινδύνους.
3. Εάν υπάρχει σημαντικά αφύσικη απώλεια ή απώλεια δεμάτων, το τεκμήριο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του παρόντος άρθρου, δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που προβλέπεται στην περ.α) της παραγράφου 3 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων

Άρθρο 26 **Διαδοχικοί μεταφορείς**

Όταν μία μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από πολλούς διαδοχικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορέας αναλαμβάνοντας το εμπόρευμα με τη φορτωτική συμμετέχει στο συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους της φορτωτικής και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτούς. Στην περίπτωση αυτή, κάθε μεταφορέας ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής μέχρι την παράδοση.

Άρθρο 27 **Υποκαθιστών μεταφορέας**

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ'ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στο συμβόλαιο μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.
2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 36 και 41 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται όταν εγείρεται μία αγωγή κατά των εκπροσώπων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.
3. Κάθε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι ανίσχυρη έναντι του υποκαθιστόντος μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστών μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή τη σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει εν τούτοις συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.
4. Όταν και καθ' όσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.
5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να υπάρξουν ανάμεσα στον μεταφορέα και τον υποκαθιστόντα μεταφορέα.

Άρθρο 28 **Τεκμήριο ζημίας σε περίπτωση επαναποστολής**

1. Όταν μία αποστολή, η οποία απεστάλη σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, απετέλεσε αντικείμενο επαναποστολής υπαγόμενης σε αυτούς τους ίδιους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και μετά από αυτήν την επαναποστολή διαπιστώθηκε μία μερική απώλεια ή μία βλάβη, υπάρχει τεκμήριο ότι αυτή έλαβε χώρα κατά την ισχύ του τελευταίου συμβολαίου μεταφοράς, εάν η αποστολή παρέμεινε υπό τη φύλαξη του μεταφορέα και επαναπεστάλη έτσι όπως έφθασε στον τόπο της επαναποστολής.
2. Το τεκμήριο αυτό είναι επίσης εφαρμοστέο όταν το προηγούμενο της επαναποστολής συμβόλαιο μεταφοράς δεν υπαγόταν στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, εάν αυτοί είχαν εφαρμοσθεί σε περίπτωση κατ'ευθείαν αποστολής ανάμεσα στον πρώτο τόπο αποστολής και τον τελευταίο τόπο προορισμού.

3. Επί πλέον, το τεκμήριο αυτό είναι εφαρμοστέο όταν το προηγούμενο της επαναποστολής συμβόλαιο μεταφοράς υπαγόταν σε μία σύμβαση σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και με χαρακτήρα συγκρίσιμο με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και όταν η συμφωνία αυτή περιέχει ένα ίδιο τεκμήριο δικαίου υπέρ των αποστολών που αποστέλλονται σύμφωνα με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 29 **Τεκμήριο απώλειας εμπορεύματος**

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει το εμπόρευμα ως απολεσθέν όταν αυτό δεν παραδόθηκε στον παραλήπτη ή δεν τέθηκε στη διάθεσή του εντός τριάντα ημερών από τη λήξη των προθεσμιών παράδοσης.
2. Ο δικαιούχος, εισπράττοντας το ποσό αποζημίωσης για το απολεσθέν εμπόρευμα, δύναται να ζητήσει εγγράφως να ειδοποιηθεί χωρίς καθυστέρηση στην περίπτωση που βρεθεί αυτό το εμπόρευμα κατά τη διάρκεια του έτους που ακολουθεί την καταβολή της αποζημίωσης. Ο μεταφορέας αναγνωρίζει γραπτώς την αίτηση αυτή.
3. Εντός τριάντα ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παρ.2 του παρόντος άρθρου, ο δικαιούχος δύναται να απαιτήσει να του παραδοθεί το εμπόρευμα έναντι καταβολής των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και έναντι επιστροφής της αποζημίωσης που έλαβε, αφαιρουμένων, αν συντρέχει περίπτωση, των τελών που θα είχαν συμπεριληφθεί σ'αυτήν την αποζημίωση. Εν τούτοις, διατηρεί τα δικαιώματά του σε αποζημίωση για την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 33 και 35 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
4. Ελλείψει είτε αίτησης που αναφέρεται στην παρ.2 του παρόντος άρθρου, είτε οδηγιών που δίδονται εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, ή ακόμη εάν το εμπόρευμα βρεθεί σε διάστημα μεγαλύτερο από ένα έτος μετά την καταβολή της αποζημίωσης, ο μεταφορέας το διαθέτει σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το εμπόρευμα.

Άρθρο 30 **Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας**

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας του εμπορεύματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, μία αποζημίωση υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή αξία και ελλείψει τέτοιας σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά και ελλείψει και της μίας και της άλλης σύμφωνα με την συνήθη αξία των εμπορευμάτων ίδιας φύσης και ποιότητας κατά την ημέρα και στον τόπο όπου έλαβε χώρα η ανάληψη του εμπορεύματος.
2. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τις 17 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμα ελλείποντος μικτού βάρους.
3. Σε περίπτωση απώλειας ενός σιδηροδρομικού οχήματος, το οποίο κινείται επί των ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα, ή μιας μονάδας διατροφικής μεταφοράς, ή των εξαρτημάτων τους, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στη συνήθη αξία του οχήματος ή της μονάδας διατροφικής μεταφοράς ή των εξαρτημάτων τους, κατά την ημέρα και στον τόπο της απώλειας. Εάν είναι αδύνατο να διαπιστωθεί η ημέρα ή ο τόπος της απώλειας, η αποζημίωση περιορίζεται στη συνήθη αξία κατά την ημέρα και στον τόπο ανάληψης του εμπορεύματος.
4. Επί πλέον, ο μεταφορέας οφείλει να επιστρέψει το κόμιστρο, τους τελωνειακούς δασμούς που κατεβλήθησαν και τα άλλα ποσά που πληρώθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος εμπορεύματος, με εξαίρεση τους φόρους κατανάλωσης που αφορούν εμπορεύματα που κυκλοφορούν με καθεστώς αναστολής αυτών των φόρων.

Άρθρο 31
Ευθύνη σε περίπτωση απομείωσης (φύρας) καθ' οδόν

1. Όσον αφορά τα εμπορεύματα τα οποία, λόγω της φύσης τους, υπόκεινται γενικώς σε απομείωση καθ' οδόν και μόνον εκ του γεγονότος της μεταφοράς, ο μεταφορέας ευθύνεται, οποιαδήποτε και αν είναι η διαδρομή που πραγματοποιήθηκε, μόνο για το τμήμα της απώλειας που υπερβαίνει τα παρακάτω όρια ανοχής :
 - α) δύο τοις εκατό του βάρους για τα ρευστά εμπορεύματα που παραδόθηκαν προς μεταφορά σε υγρή κατάσταση,
 - β) ένα τοις εκατό του βάρους για τα ξηρά εμπορεύματα.
2. Δεν δύναται να γίνει επίκληση του περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εάν αποδεικνύεται, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, ότι η απώλεια δεν απορρέει από αιτίες που δικαιολογούν την ανοχή.
3. Στην περίπτωση που πολλά δέματα μεταφέρονται με μία μοναδική φορτωτική, η απομείωση καθ' οδόν υπολογίζεται για κάθε δέμα όταν το βάρος του κατά την αναχώρηση αναγράφεται ξεχωριστά στη φορτωτική ή μπορεί να διαπιστωθεί με άλλο τρόπο.
4. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος ή σε περίπτωση απώλειας δέματος, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης δεν πραγματοποιείται καμία μείωση που απορρέει από την απομείωση καθ' οδόν.
5. Οι διατάξεις αυτού του άρθρου δεν παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 23 και 25 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 32
Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης

1. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, μία αποζημίωση ισοδύναμη με την υποτίμηση της αξίας του εμπορεύματος. Το ύψος της υπολογίζεται εφαρμόζοντας στην αξία του εμπορεύματος, που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, το ποσοστό υποτίμησης της αξίας που διαπιστώθηκε στον τόπο προορισμού.
2. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει :
 - α) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση ολικής απώλειας, εάν από τη βλάβη υποτιμήθηκε η αξία όλης της αποστολής,
 - β) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση απώλειας του τμήματος που υποτιμήθηκε η αξία του, εάν από τη βλάβη υποτιμήθηκε η αξία μόνον ενός τμήματος της αποστολής.
3. Σε περίπτωση βλάβης ενός σιδηροδρομικού οχήματος, το οποίο κινείται επί των ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα, ή μίας μονάδας διατροφικής μεταφοράς, ή των εξαρτημάτων τους, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στο κόστος αποκατάστασής του. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει το ποσό που οφείλεται σε περίπτωση απώλειας.
4. Ο μεταφορέας οφείλει επί πλέον να επιστρέψει, σύμφωνα με την αναλογία που καθορίζεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, τα τέλη που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 33**Αποζημίωση σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης**

1. Εάν μία ζημία, συμπεριλαμβανομένης μίας βλάβης, προκύπτει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση η οποία δεν υπερβαίνει το τετραπλάσιο του κομίστρου.
2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου δεν προστίθεται σε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας του εμπορεύματος, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το τετραπλάσιο του κομίστρου του μη απολεσθέντος τμήματος της αποστολής.
4. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος που δεν απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, εάν υφίσταται, προστίθεται σε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 32 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
5. Σε καμία περίπτωση, η σώρευση της αποζημίωσης, που προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, με εκείνες που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 30 και 32 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν συνεπάγεται την καταβολή αποζημίωσης που να υπερβαίνει εκείνη που θα οφειλόταν σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος.
6. Όταν, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 16 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η προθεσμία παράδοσης έχει οριστεί μέσω συμφωνίας, αυτή η συμφωνία δύναται να προβλέπει άλλους τρόπους αποζημίωσης από αυτούς που προβλέπονται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου. Στην περίπτωση αυτή, εάν έχει συμβεί υπέρβαση των προθεσμιών παράδοσης που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ. 2 έως 4 του άρθρου 16 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει είτε την αποζημίωση που προβλέπεται από την προαναφερθείσα συμφωνία, είτε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις των παρ. 1 έως 5 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 34**Αποζημίωση σε περίπτωση δήλωσης αξίας**

Ο αποστολέας και ο μεταφορέας δύνανται να συμφωνήσουν να δηλώσει ο αποστολέας, επί της φορτωτικής, μία αξία του εμπορεύματος που υπερβαίνει το όριο που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Στην περίπτωση αυτή, το δηλωμένο ποσό υποκαθιστά αυτό το όριο.

Άρθρο 35**Αποζημίωση σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης**

Ο αποστολέας και ο μεταφορέας δύνανται να συμφωνήσουν να αναγράψει ο αποστολέας, επί της φορτωτικής, αριθμητικά το ποσό μιας ιδιαίτερης αποζημίωσης, για την περίπτωση απώλειας ή βλάβης και για την περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης. Σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης, μπορεί να ζητηθεί εκτός από τις αποζημιώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 30, 32 και 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η αποκατάσταση της αποδεδειγμένης συμπληρωματικής ζημίας μέχρι του δεδηλωμένου ποσού.

Άρθρο 36 **Απώλεια δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης**

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 15, των παρ.6 και 7 του άρθρου 19 και των άρθρων 30, 32, 33, 34 και 35 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει εξ'αυτής της πράξης ή παράλειψης.

Άρθρο 37 **Μετατροπή και τόκοι**

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.
2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης από την ημέρα της απαίτησης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως, ή, εάν δεν υπήρξε απαίτηση, από την ημέρα κατάθεσης αγωγής.
3. Εάν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στον μεταφορέα, εντός ευλόγου προθεσμίας που του έχει καθοριστεί, τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την οριστική εξόφληση της απαίτησης, οι τόκοι δεν τρέχουν για την περίοδο μεταξύ της λήξης της καθορισμένης προθεσμίας και της πραγματικής προσκόμισης αυτών των εγγράφων.

Άρθρο 38 **Ευθύνη σε σιδηροδρομική – θαλάσσια κυκλοφορία**

1. Στις σιδηροδρομικές – θαλάσσιες μεταφορές που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες γραμμές που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης, κάθε Κράτος μέλος δύναται, ζητώντας να γίνει η κατάλληλη μνεία στον Πίνακα Γραμμών που υπάγονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, να προσθέσει το σύνολο των παρακάτω αναφερόμενων απαλλακτικών αιτιών σε εκείνες που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων :
 - α) πυρκαγιά, υπό τον όρο ο μεταφορέας να αποδείξει ότι δεν προκλήθηκε από πράξη του ή από σφάλμα δικό του, ή του πλοιάρχου, των ναυτικών, του πλοηγού ή των εντεταλμένων του,
 - β) διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωών ή αγαθών στη θάλασσα,
 - γ) φόρτωση του εμπορεύματος στη γέφυρα του πλοίου, υπό τον όρο ότι αυτό φορτώθηκε στη γέφυρα με τη συγκατάθεση του αποστολέα η οποία δίδεται επί της φορτωτικής και υπό τον όρο ότι αυτό δεν είναι πάνω σε βαγόνι,
 - δ) κίνδυνοι ή ατυχήματα θαλάσσης ή άλλων πλωτών υδάτων.
2. Ο μεταφορέας δεν δύναται να προβάλει τις απαλλακτικές αιτίες που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου παρά εάν αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης επήλθε στη θαλάσσια διαδρομή, από τη στιγμή φόρτωσης του εμπορεύματος στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή του από το πλοίο.
3. Όταν ο μεταφορέας προβάλλει απαλλακτικές αιτίες που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου, παραμένει εν τούτοις υπεύθυνος εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα, του πλοιάρχου, των ναυτικών, του πλοηγού ή των εντεταλμένων του μεταφορέα.
4. Όταν η ίδια θαλάσσια διαδρομή εξυπηρετείται από πολλές επιχειρήσεις που είναι

εγγεγραμμένες στον Πίνακα Γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης, το εφαρμοστέο καθεστώς ευθύνης σ'αυτή τη διαδρομή πρέπει να είναι το ίδιο για όλες αυτές τις επιχειρήσεις. Επί πλέον, όταν αυτές οι επιχειρήσεις ενεγράφησαν στον Πίνακα κατόπιν αιτήσεως πολλών Κρατών μελών, η υιοθέτηση αυτού του καθεστώτος πρέπει εκ των προτέρων να αποτελέσει αντικείμενο μίας συμφωνίας ανάμεσα σ'αυτά τα Κράτη.

5. Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 4 του παρόντος άρθρου κοινοποιούνται στον Γενικό Γραμματέα. Τίθενται σε ισχύ το νωρίτερο, κατά τη λήξη μίας προθεσμίας τριάντα ημερών από την ημέρα κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποιεί στα άλλα Κράτη μέλη. Οι καθ'οδόν αποστολές δεν επηρεάζονται από τα εν λόγω μέτρα.

Άρθρο 39

Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης που τον βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά, κατ'εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας.

Άρθρο 40

Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τους εκπροσώπους του και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας πραγματοποιείται η μεταφορά θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

Άρθρο 41

Λοιπές αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων και των άλλων προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 40 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 42

Πρωτόκολλο διαπίστωσης

1. Όταν ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τον μεταφορέα μία μερική απώλεια ή μία βλάβη, ή που ο δικαιούχος επικαλείται την ύπαρξή τους, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση, παρουσία του δικαιούχου εάν είναι δυνατόν, ένα πρωτόκολλο που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του εμπορεύματος, το βάρος του και, καθ' όσον είναι δυνατόν, τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή που αυτή έλαβε χώρα.
2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στον δικαιούχο.
3. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση και το βάρος του εμπορεύματος καθώς η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από έναν εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα συμβαλλόμενα μέρη ή μέσω

δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και διατάξεις του Κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

Άρθρο 43 **Διοικητικές αιτήσεις**

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή.
2. Το δικαίωμα υποβολής μίας διοικητικής αίτησης ανήκει στα πρόσωπα τα οποία έχουν το δικαίωμα να ενάγουν τον μεταφορέα.
3. Ο αποστολέας για να υποβάλει τη διοικητική αίτηση, πρέπει να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής. Ελλείψει αυτού, ο αποστολέας πρέπει να προσκομίσει την έγκριση του παραλήπτη ή να αποδείξει ότι αυτός αρνήθηκε το εμπόρευμα.
4. Ο παραλήπτης, για να υποβάλει μία διοικητική αίτηση, πρέπει να προσκομίσει τη φορτωτική εάν του παραδόθηκε.
5. Η φορτωτική, το αντίγραφο και τα άλλα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυνάψει στη διοικητική αίτηση πρέπει να προσκομισθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεόντως επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας.
6. Κατά το διακανονισμό της διοικητικής αίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την προσκόμιση του πρωτοτύπου της φορτωτικής, του αντιγράφου ή του δελτίου απότισης με σκοπό να αναγράψει σ'αυτά τη διαπίστωση του διακανονισμού.

Άρθρο 44 **Πρόσωπα τα οποία δύνανται να ενάγουν τον μεταφορέα**

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, οι αγωγές που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς ανήκουν :
 - α) στον αποστολέα μέχρι τη στιγμή που ο παραλήπτης
 1. παρέλαβε τη φορτωτική
 2. αποδέχτηκε το εμπόρευμα
 3. άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 17 ή της παρ.3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
 - β) στον παραλήπτη από τη στιγμή που αυτός
 1. παρέλαβε τη φορτωτική
 2. αποδέχτηκε το εμπόρευμα
 3. άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 17 ή της παρ.3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων
2. Το δικαίωμα του παραλήπτη να ασκήσει μία αγωγή παύει μόλις το πρόσωπο που έχει οριστεί από τον παραλήπτη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.5 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παρέλαβε τη φορτωτική, αποδέχτηκε το εμπόρευμα ή άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ.3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Η αγωγή περί επιστροφής ενός ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς ανήκει μόνον σε αυτόν που πραγματοποίησε την πληρωμή.
4. Η αγωγή σχετικά με τις αποτίσεις ανήκει μόνον στον αποστολέα.
5. Ο αποστολέας, για να ασκήσει τις αγωγές, πρέπει να προσκομίσει το αντίγραφο της

- φορτωτικής. Ελλείψει αυτού, πρέπει να προσκομίσει την έγκριση του παραλήπτη, ή να αποδείξει ότι αυτός αρνήθηκε το εμπόρευμα. Εν ανάγκη, ο αποστολέας πρέπει να αποδείξει την απουσία ή την απώλεια της φορτωτικής.
6. Ο παραλήπτης, για να ασκήσει τις αγωγές, πρέπει να προσκομίσει τη φορτωτική εάν του παραδόθηκε.

Άρθρο 45

Μεταφορείς κατά των οποίων δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύναται να ασκηθούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια του οποίου έλαβε χώρα το γενεσιουργό γεγονός της αγωγής.
2. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που οφείλει να παραδώσει το εμπόρευμα είναι καταχωρημένος με την συγκατάθεσή του στη φορτωτική, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ακόμα και αν δεν παρέλαβε ούτε το εμπόρευμα ούτε τη φορτωτική.
3. Η αγωγή περί επιστροφής ενός ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.
4. Η αγωγή σχετικά με τις αποτίσεις δύναται να ασκηθεί μόνον κατά του μεταφορέα που ανέλαβε το εμπόρευμα στον τόπο αποστολής.
5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά ενός μεταφορέα άλλον από αυτούς που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, όταν υποβάλλεται ως ανταγωνική απαίτηση ή ως ένσταση στο δικαστήριο σχετικά με μία κύρια αγωγή βασισμένη στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.
6. Στο μέτρο που οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθιστόντα μεταφορέα, αυτός δύναται επίσης να εναχθεί.
7. Εάν ο ενάγων έχει την επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που η αγωγή εγείρεται κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει και εάν ο ενάγων έχει την επιλογή ανάμεσα σε έναν ή περισσότερους μεταφορείς και έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα.

Άρθρο 46

Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύναται να εγερθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών που ορίζονται με μια κοινή συμφωνία από τα συμβαλλόμενα μέρη ή ενώπιον του δικαστηρίου του Κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου :
 - α) ο εναγόμενος έχει την κατοικία του ή τη συνήθη διαμονή του, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή το πρακτορείο που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς, ή
 - β) βρίσκεται ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος ή ο τόπος που προβλέπεται για την παράδοση.
2. Άλλα δικαστήρια δεν δύναται να επιληφθούν της υπόθεσης. Όταν μία αγωγή που στηρίζεται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δικάζεται ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου σύμφωνα με τους όρους των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ή όταν σε μία τέτοια διαφορά εκδόθηκε απόφαση από ένα τέτοιο δικαστήριο, δεν μπορεί να εγερθεί οποιαδήποτε νέα αγωγή για την ίδια αιτία ανάμεσα στα ίδια μέρη εκτός εάν η απόφαση του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου υπεβλήθη η πρώτη αγωγή δεν είναι δυνατόν να εκτελεστεί στο Κράτος όπου υπεβλήθη η νέα αγωγή.

Άρθρο 47
Αποσβεση των αξιώσεων

1. Η αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο αποσβένει κάθε αξίωση, κατά του μεταφορέα, που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς, σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.
2. Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται :
 - α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν
 1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων πριν από την αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο,
 2. η διαπίστωση που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παραλείφθηκε από σφάλμα του μεταφορέα.
 - β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο, εάν αυτός
 1. ζητήσει την διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός των επτά ημερών που ακολουθούν μετά την αποδοχή του εμπορεύματος, και
 2. αποδείξει, επί πλέον ότι η ζημία προκλήθηκε μεταξύ της ανάληψης του εμπορεύματος και της παράδοσης,
 - γ) σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματά του, εντός εξήντα ημερών, ενώπιον ενός από τους μεταφορείς που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 45 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,
 - δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή παράλειψη που διεπράχθη είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.
3. Εάν το εμπόρευμα επαναπεσταλή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι αξιώσεις, σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, που γεννήθηκαν από ένα από τα προηγούμενα συμβόλαια μεταφοράς αποσβέννυνται ωσάν να επρόκειτο για ένα μοναδικό συμβόλαιο.

Άρθρο 48
Παραγραφή

1. Η αξίωση που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς παραγράφεται σε ένα έτος. Ωστόσο, η αξίωση παραγράφεται σε δύο έτη εάν πρόκειται για αξίωση :
 - α) περί καταβολής απότισης που ο μεταφορέας εισέπραξε από τον παραλήπτη,
 - β) περί καταβολής του προϊόντος πώλησης που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα,
 - γ) λόγω ζημίας που προέκυψε από πράξη ή παράλειψη διαπραχθείσα είτε με πρόθεση να προκληθεί μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει,
 - δ) θεμελιωμένη σε ένα από τα προηγούμενα της επαναπροστολής συμβόλαια μεταφοράς, στην περίπτωση που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων

Νομικών Κανόνων.

2. Η παραγραφή τρέχει :

- α) για την αξίωση περί αποζημίωσης για ολική απώλεια : από την τριακοστή ημέρα που ακολουθεί μετά τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης,
- β) για την αξίωση περί αποζημίωσης για μερική απώλεια, βλάβη ή υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης : από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση,
- γ) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις : από την ημέρα που δύναται να ασκηθεί το δικαίωμα.

Η ημέρα που αναφέρεται ως σημείο εκκίνησης της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται ποτέ εντός της προθεσμίας.

- 3. Η παραγραφή αναστέλλεται μέσω έγγραφης διοικητικής αίτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων μέχρι την ημέρα που ο μεταφορέας απορρίψει εγγράφως τη διοικητική αίτηση και επιστρέψει τα συνημμένα σ' αυτήν έγγραφα. Σε περίπτωση μερικής αποδοχής της διοικητικής αίτησης, η παραγραφή ξανατρέχει για το τμήμα της διοικητικής αίτησης το οποίο παραμένει επίδικο. Η απόδειξη της παραλαβής της διοικητικής αίτησης ή της απάντησης και εκείνης της επιστροφής των εγγράφων αναλαμβάνονται από το μέρος που επικαλείται αυτό το γεγονός. Οι μεταγενέστερες διοικητικές αιτήσεις έχοντας το ίδιο αντικείμενο δεν αναστέλλουν την παραγραφή.
- 4. Η αξίωση που έχει παραγραφεί δεν δύναται πλέον να ασκηθεί, ακόμα και υπό μορφή ανταγωγικής απαίτησης ή ένστασης.
- 5. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

ΤΙΤΛΟΣ V ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 49 Διακανονισμός

- 1. Κάθε μεταφορέας, ο οποίος εισέπραξε είτε κατά την αναχώρηση, είτε κατά την άφιξη, τα τέλη ή άλλες απαιτήσεις που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς ή που θα έπρεπε να εισπράξει αυτά τα τέλη ή άλλες απαιτήσεις, πρέπει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς το μερίδιο που τους ανήκει. Οι τρόποι πληρωμής καθορίζονται μέσω σύμβασης ανάμεσα στους μεταφορείς.
- 2. Οι διατάξεις του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται και στις σχέσεις ανάμεσα στους διαδοχικούς μεταφορείς.

Άρθρο 50 Δικαίωμα αναγωγής

- 1. Ο μεταφορέας που κατέβαλε μία αποζημίωση δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις :
 - α) ο μεταφορέας που προκάλεσε τη βλάβη είναι ο μόνος υπεύθυνος,
 - β) όταν η ζημία προκλήθηκε από πολλούς μεταφορείς, κάθε ένας από αυτούς ευθύνεται για τη ζημία που αυτός προκάλεσε. Εάν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ.1 του παρόντος άρθρου,

- γ) εάν δεν μπορεί να αποδειχτεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά, με εξαίρεση εκείνους που αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν προκλήθηκε από αυτούς. Η κατανομή πραγματοποιείται κατ'αναλογία του τμήματος του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από τους μεταφορείς.
2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός από αυτούς τους μεταφορείς, το μερίδιο που τον βαρύνει και δεν το κατέβαλε κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά, κατ'αναλογία του τμήματος του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από αυτούς.

Άρθρο 51

Διαδικασία αναγωγής

1. Το βάσιμο της καταβολής, που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα που άσκησε μία αναγωγή δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 50 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν δύναται να αμφισβητηθεί από τον μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε με δικαστική απόφαση και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας δεόντως κλητευθείς είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής, που έχει επιληφθεί της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.
2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημά του σε μία και την αυτή δικαστική Αρχή κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εναγάγει.
3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση επί όλων των αναγωγών των οποίων έχει επιληφθεί.
4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές Αρχές του Κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.
5. Όταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής δύναται να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του παρόντος άρθρου, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.
6. Οι αξιώσεις από δικαιώματα αναγωγής δεν δύνανται να ασκηθούν ενώπιον της δικαστικής Αρχής η οποία έχει επιληφθεί της αίτησης αποζημίωσης του δικαιούχου βάσει του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 52

Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών

Οι μεταφορείς είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους διατάξεις οι οποίες παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 49 και 50 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Κανονισμός σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID – Προσάρτημα Γ της Σύμβασης COTIF 1999)

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται :
 - α) στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτεια των Κρατών μελών,

- β) στις συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μεταφορές στις οποίες εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM, με την επιφύλαξη των διεθνών διατάξεων που διέπουν τις μεταφορές με άλλο τρόπο μεταφοράς,

καθώς και στις δραστηριότητες που προβλέπονται από τις διατάξεις του Παραρτήματος του παρόντος Κανονισμού.

2. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα, των οποίων τη μεταφορά αποκλείουν οι διατάξεις του Παραρτήματος, δεν πρέπει να αποτελούν αντικείμενο μίας διεθνούς μεταφοράς.

Άρθρο 2 Εξαιρέσεις

Ο παρών Κανονισμός δεν εφαρμόζεται, καθ' ολοκληρία ή εν μέρει, στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων των οποίων η εξαίρεση προβλέπεται από τις διατάξεις του Παραρτήματος. Εξαιρέσεις μπορούν να προβλέπονται μόνον όταν η ποσότητα, η φύση των εξαιρουμένων μεταφορών ή η συσκευασία εγγυώνται την ασφάλεια της μεταφοράς.

Άρθρο 3 Περιορισμοί

Κάθε Κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να ρυθμίζει κανονιστικά ή να απαγορεύει τη διεθνή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτειά του για λόγους άλλους από εκείνους της ασφάλειας κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Άρθρο 4 Άλλες διατάξεις

Οι μεταφορές στις οποίες εφαρμόζεται ο παρών Κανονισμός εξακολουθούν να υπάγονται στις εθνικές ή διεθνείς διατάξεις που εφαρμόζονται γενικά στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

Άρθρο 5 Τύπος αποδεκτών αμαξοστοιχιών. Μεταφορά ως χειραποσκευές, ως αποσκευές ή επί αυτοκινούμενων οχημάτων

1. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα δύνανται να μεταφέρονται μόνον με εμπορικές αμαξοστοιχίες, με εξαίρεση :
 - α) τα επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία είναι δεκτά προς μεταφορά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος, τηρώντας τις αρμόζουσες ανώτατες ποσότητες και τους ειδικούς όρους μεταφοράς με άλλες αμαξοστοιχίες από τις εμπορικές.
 - β) τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται, σύμφωνα με τους ειδικούς όρους του Παραρτήματος, ως χειραποσκευές, αποσκευές ή εντός ή επί αυτοκινούμενων οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV.
2. Ο επιβάτης δεν δύναται να πάρει μαζί του επικίνδυνα εμπορεύματα ως χειραποσκευές ή να τα στείλει ως αποσκευές ή πάνω σε οχήματα εάν αυτά δεν ανταποκρίνονται στους ειδικούς όρους του Παραρτήματος.

Άρθρο 6 Παράρτημα

Το Παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Κανονισμού.

Το Παράρτημα θα λάβει το περιεχόμενο που θα αποφασίσει η Επιτροπή εμπειρογνομόνων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων κατά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999 το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 19 αυτής της Σύμβασης.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία

(ΕΝΚ/CUV – Προσάρτημα Δ της Σύμβασης COTIF 1999)

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε διμερή ή πολυμερή συμβόλαια που αφορούν στη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων ως μέσων μεταφοράς για την πραγματοποίηση μεταφορών σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV και σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος :

- α) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη,
- β) «όχημα» σημαίνει κάθε όχημα, κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης,
- γ) «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσής του,
- δ) «σταθμός έδρας» σημαίνει τον τόπο ο οποίος αναγράφεται επί του οχήματος και στον οποίο το όχημα αυτό δύναται ή πρέπει να επαναποσταλεί σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου χρήσης.

Άρθρο 3

Σήματα και εγγραφές επί των οχημάτων

1. Τηρουμένων των διατάξεων σχετικά με την τεχνική αποδοχή των οχημάτων σε διεθνή κυκλοφορία, αυτός ο οποίος διαθέτει ένα όχημα, δυνάμει ενός συμβολαίου που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 1 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να βεβαιώνεται ότι επί του οχήματος αναγράφονται τα ακόλουθα :
 - α) η ένδειξη του κατόχου,
 - β) αν συντρέχει περίπτωση, η ένδειξη της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο στόλο οχημάτων της οποίας είναι ενταγμένο το όχημα,
 - γ) αν συντρέχει περίπτωση, την ένδειξη του σταθμού έδρας,
 - δ) άλλα σήματα και εγγραφές που συμφωνήθηκαν στο συμβόλαιο χρήσης.
2. Τα σήματα και οι εγγραφές που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δύναται να συμπληρώνονται μέσω ηλεκτρονικών μέσων ταυτοποίησης.

Άρθρο 4

Ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης ενός οχήματος

1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια ή τη βλάβη του οχήματος αυτού ή των παρελκομένων του, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν απορρέει από σφάλμα της.
2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια των παρελκομένων τα οποία δεν αναγράφονται επί των δύο πλευρών του οχήματος ή που δεν μνημονεύονται στον κατάλογο που το συνοδεύει.
3. Σε περίπτωση απώλειας του οχήματος ή των παρελκομένων του, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στη συνήθη αξία του οχήματος ή των παρελκομένων του στον τόπο και κατά τη στιγμή της απώλειας. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί η ημέρα ή ο τόπος της απώλειας, η αποζημίωση περιορίζεται στη συνήθη αξία κατά την ημέρα και στον τόπο όπου παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση.
4. Σε περίπτωση βλάβης του οχήματος ή των παρελκομένων του, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλεισμένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στα έξοδα αποκατάστασης. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει το ποσό που οφείλεται σε περίπτωση απώλειας.
5. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5

Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται από τις διατάξεις των παρ.3 και 4 του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή μία παράλειψη που διέπραξε η σιδηροδρομική επιχείρηση, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 6

Τεκμήριο απώλειας ενός οχήματος

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει ένα όχημα ως απολεσθέν, όταν ζήτησε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία έχει παραδώσει το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, να αναζητήσει αυτό το όχημα και αν το όχημα δεν τέθηκε στη διάθεσή του εντός των τριών μηνών που ακολουθούν την ημέρα άφιξης της αίτησής του ή ακόμη και όταν δεν έλαβε καμμία ένδειξη σχετικά με τον τόπο όπου βρίσκεται το όχημα. Στην ως άνω προθεσμία προστίθεται η διάρκεια ακινητοποίησης του οχήματος λόγω οποιουδήποτε αιτίου για το οποίο δεν ευθύνεται η σιδηροδρομική επιχείρηση ή λόγω βλάβης.
2. Εάν το όχημα που θεωρήθηκε ως απολεσθέν βρεθεί μετά την καταβολή της αποζημίωσης, ο δικαιούχος δύναται, εντός μίας προθεσμίας έξι μηνών από την παραλαβή της ειδοποίησης που τον ενημερώνει επί του θέματος, να απαιτήσει από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, να του επιστραφεί το όχημα στο σταθμό έδρας ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο συμφωνηθεί, χωρίς τέλη και έναντι επιστροφής της αποζημίωσης.
3. Εάν δεν διατυπωθεί το αίτημα που αναφέρεται στις διατάξεις της παρ.2 του παρόντος άρθρου ή αν το όχημα βρεθεί σε διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους μετά την καταβολή της αποζημίωσης, η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία ο δικαιούχος παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το όχημα.
4. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των παρ.1 έως 3 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7

Ευθύνη λόγω βλάβης που προκλήθηκε από ένα όχημα

1. Αυτός ο οποίος, δυνάμει ενός συμβολαίου το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 1 των παρόντων

Ενιαίων Νομικών Κανόνων, παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς ευθύνεται, όταν του αποδίδεται σφάλμα, για τη βλάβη που προκλήθηκε από αυτό το όχημα.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8

Υποκατάσταση

Όταν το συμβόλαιο χρήσης οχημάτων προβλέπει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δύνανται να παραδώσει το όχημα, κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η σιδηροδρομική επιχείρηση δύνανται, με τη σύμφωνη γνώμη του κατόχου, να συμφωνήσει με τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις :

- α) ότι, με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής, αυτή τις υποκαθιστά όσον αφορά την ευθύνη, έναντι του κατόχου, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του οχήματος ή των παρελκομένων του,
- β) ότι μόνον ο κάτοχος είναι υπεύθυνος, έναντι των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για ζημιές που προκλήθηκαν από το όχημα, αλλά μόνον η σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι ο συμβατικός συναλλασσόμενος του κατόχου έχει τη δυνατότητα να ασκήσει τα δικαιώματα των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Άρθρο 9

Ευθύνη για τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υπεύθυνα για τους εκπροσώπους τους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση του συμβολαίου, όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους.
2. Εκτός αντίθετης σύμβασης ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη, οι διαχειριστές της υποδομής επί της οποίας η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί το όχημα ως μέσο μεταφοράς, θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση.
3. Οι διατάξεις των παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται επίσης και σε περίπτωση υποκατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 10

Λοιπές αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης για απώλεια ή βλάβη του οχήματος ή των παρελκομένων του, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων και αυτών του συμβολαίου χρήσης.
2. Οι διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται επίσης και σε περίπτωση υποκατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων και των άλλων προσώπων για τα οποία ευθύνεται η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς.

Άρθρο 11

Δικαιοδοσία

1. Οι αξιώσεις που γεννώνται από ένα συμβόλαιο το οποίο συνήφθη δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων δύνανται να ασκηθούν ενώπιον του δικαστηρίου που

ορίζεται με κοινή συμφωνία ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη.

2. Εκτός αντίθετης συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη, το αρμόδιο δικαστήριο είναι εκείνο του Κράτους μέλους όπου έχει την έδρα του ο εναγόμενος. Εάν ο εναγόμενος δεν έχει έδρα σε ένα Κράτος μέλος, αρμόδιο είναι το δικαστήριο του Κράτους μέλους όπου έλαβε χώρα η ζημία.

Άρθρο 12

Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις των άρθρων 4 και 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παραγράφονται σε τρία χρόνια.
2. Η παραγραφή τρέχει :
 - α) για τις αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, από την ημέρα που διαπιστώθηκε η απώλεια ή η βλάβη του οχήματος ή από την μέρα που ο δικαιούχος μπορούσε να θεωρήσει το όχημα ως απολεσθέν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 ή 4 του άρθρου 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
 - β) για τις αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, από την ημέρα που έλαβε χώρα η ζημία.

**Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο
χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία
(ΕΝΚ/CUI – Προσάρτημα Ε της Σύμβασης COTIF 1999)**

ΤΙΤΛΟΣ Ι

ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο χρήσης μίας σιδηροδρομικής υποδομής για τους σκοπούς διεθνών μεταφορών κατά την έννοια των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM. Αυτό ισχύει οποιαδήποτε και αν είναι η έδρα και η εθνικότητα των συμβαλλομένων μερών. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται ακόμη και όταν η σιδηροδρομική υποδομή διαχειρίζεται ή χρησιμοποιείται από Κράτη ή από φορείς ή Κυβερνητικούς Οργανισμούς.
2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται σε άλλες σχέσεις δικαίου, όπως κυρίως :
 - α) την ευθύνη του μεταφορέα ή του διαχειριστή έναντι των εκπροσώπων τους ή άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση των καθηκόντων τους,
 - β) την ευθύνη ανάμεσα στον μεταφορέα ή το διαχειριστή αφενός και τρίτους αφετέρου.

Άρθρο 2

Δήλωση σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση σωματικών βλαβών

1. Κάθε κράτος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει το σύνολο των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση σωματικών βλαβών στις περιπτώσεις θυμάτων ατυχημάτων τα οποία συνέβησαν στην επικράτειά του, όταν τα θύματα είναι υπήκοοί του, ή πρόσωπα έχοντα τη συνήθη διαμονή τους στο Κράτος αυτό.
2. Το Κράτος το οποίο προέβη σε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του

παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Η ανάκληση αυτή τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά από την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας το γνωστοποιεί στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 3 Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος :

- α) «σιδηροδρομική υποδομή» σημαίνει όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις στο μέτρο που αυτές είναι αναγκαίες στην κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων και στην ασφάλεια της κυκλοφορίας,
- β) «διαχειριστής» σημαίνει αυτόν ο οποίος θέτει σε διάθεση μία σιδηροδρομική υποδομή,
- γ) «μεταφορέας» σημαίνει αυτόν ο οποίος μεταφέρει σιδηροδρομικώς πρόσωπα ή εμπορεύματα σε διεθνή κυκλοφορία υπό το καθεστώς των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CΙV ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM,
- δ) «βοηθός» σημαίνει τους εκπροσώπους ή τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας ή ο διαχειριστής για την εκτέλεση του συμβολαίου όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της εκτέλεσης των καθηκόντων τους,
- ε) «τρίτος» σημαίνει οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο εκτός του διαχειριστή, του μεταφορέα και των βοηθών τους,
- στ) «άδεια» σημαίνει την έγκριση που εκδίδεται, σύμφωνα με τους νόμους και τις διατάξεις του Κράτους στο οποίο ο μεταφορέας έχει την έδρα της κύριας δραστηριότητάς του, για να ασκεί την δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα,
- ζ) «πιστοποιητικό ασφάλειας» σημαίνει το έγγραφο που βεβαιώνει, σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις του Κράτους όπου βρίσκεται η χρησιμοποιούμενη υποδομή, ότι σε ό,τι αφορά το μεταφορέα, η εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης καθώς και το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα επί της χρησιμοποιούμενης υποδομής, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις που επιβάλλονται στα θέματα ασφάλειας με σκοπό να διασφαλίζεται υπηρεσία χωρίς κίνδυνο επί αυτής της υποδομής.

Άρθρο 4 Αναγκαστικό Δίκαιο

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος, άμεσα ή έμμεσα, θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες είναι άκυρος και ανίσχυρος.

Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου. Παρ' όλα αυτά, τα συμβαλλόμενα μέρη δύναται να αναλάβουν μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ή να καθορίσουν ένα μέγιστο ποσό αποζημίωσης για τις υλικές ζημιές.

ΤΙΤΛΟΣ II Συμβόλαιο χρήσης

Άρθρο 5 Περιεχόμενο και μορφή

1. Οι σχέσεις ανάμεσα στον διαχειριστή και τον μεταφορέα ρυθμίζονται με ένα συμβόλαιο χρήσης.
2. Το συμβόλαιο ρυθμίζει κυρίως τους διοικητικούς, τεχνικούς και οικονομικούς όρους της χρήσης. Περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ενδείξεις :

- α) την προς χρήση υποδομή,
 - β) την έκταση της χρήσης,
 - γ) τις υπηρεσίες που παρέχει ο διαχειριστής,
 - δ) τις υπηρεσίες που παρέχει ο μεταφορέας,
 - ε) το προς απασχόληση προσωπικό,
 - στ) τα προς χρήση οχήματα,
 - ζ) τους οικονομικούς όρους.
3. Το συμβόλαιο πρέπει να διαπιστώνεται εγγράφως ή με ισοδύναμη μορφή. Η απουσία ή η μη κανονικότητα μίας έγγραφης διαπίστωσης ή διαπίστωσης με ισοδύναμη μορφή ή η απουσία μίας από τις ενδείξεις που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ.2 του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 6

Ειδικές υποχρεώσεις του μεταφορέα και του διαχειριστή

1. Ο μεταφορέας πρέπει να έχει έγκριση για να ασκεί την δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα. Το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ασφαλείας. Ο διαχειριστής δύναται να απαιτήσει όπως ο μεταφορέας αποδεικνύει, μέσω της προσκόμισης μίας άδειας σε ισχύ και ενός πιστοποιητικού ασφαλείας σε ισχύ, ή αντιγράφων επικυρωμένων ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, ότι αυτοί οι όροι πληρούνται.
2. Ο μεταφορέας οφείλει να γνωστοποιήσει στον διαχειριστή οποιοδήποτε γεγονός ικανό να επηρεάσει την εγκυρότητα της άδειας του, των πιστοποιητικών ασφαλείας, ή των άλλων αποδεικτικών στοιχείων.
3. Ο διαχειριστής δύναται να απαιτήσει όπως ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι συνήψε μία ικανοποιητική ασφάλεια ευθύνης ή ότι προέβη σε ισοδύναμες διευθετήσεις για την κάλυψη όλων των αγωγών, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, οι οποίες αναφέρονται στις διατάξεις των άρθρων 9 έως 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Ο μεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ετησίως με μία βεβαίωση στη δέουσα μορφή ότι η ασφάλεια ευθύνης ή οι αντίστοιχες διευθετήσεις υφίστανται πάντα. Πρέπει να γνωστοποιεί στον διαχειριστή οποιαδήποτε σχετική τροποποίηση, πριν αυτή να επιφέρει τα αποτελέσματά της.

Άρθρο 7

Διάρκεια του συμβολαίου

1. Το συμβόλαιο χρήσης δύναται να συναφθεί για ορισμένη ή αόριστη περίοδο.
2. Ο διαχειριστής δύναται να καταγγείλει χωρίς καθυστέρηση το συμβόλαιο χρήσης όταν :
 - α) ο μεταφορέας δεν έχει πλέον έγκριση να ασκεί τη δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα,
 - β) το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα δεν ανταποκρίνονται πλέον στις απαιτήσεις ασφαλείας,
 - γ) ο μεταφορέας καθυστερεί την πληρωμή, δηλαδή
 1. για δύο διαδοχικές περιόδους πληρωμής και με ένα ποσό το

- οποίο υπερβαίνει την αντιστοιχούσα αξία χρήσης για ένα μήνα ή
2. για μία προθεσμία που καλύπτει περισσότερες από δύο περιόδους πληρωμής και με ποσό ίσο με την αντιστοιχούσα αξία χρήσης για δύο μήνες,
- δ) ο μεταφορέας παραβίασε ιδιαίτερος μία από τις ειδικές υποχρεώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ.2 και 3 του άρθρου 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Ο μεταφορέας δύναται να καταγγείλει χωρίς καθυστέρηση το συμβόλαιο χρήσης όταν ο διαχειριστής απολέσει το δικαίωμά του να διαχειρίζεται την υποδομή.
 4. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να καταγγείλει το συμβόλαιο χωρίς καθυστέρηση σε περίπτωση χαρακτηριστικής παραβίασης μίας από τις βασικές υποχρεώσεις από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος, όταν η υποχρέωση αυτή αφορά την ασφάλεια των προσώπων και των αγαθών. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύναται να συμφωνήσουν τους τρόπους άσκησης αυτού του δικαιώματος.
 5. Το συμβαλλόμενο μέρος από το οποίο προέρχεται η καταγγελία ευθύνεται έναντι του άλλου μέρους για τη ζημία που προκύπτει εξ'αυτής, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν προέκυψε από σφάλμα του.
 6. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύναται να συμφωνήσουν όρους που να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των περιπτώσεων γ) και δ) της παρ.2 και της παρ.5 του παρόντος άρθρου.

ΤΙΤΛΟΣ III
Ευθύνη
Άρθρο 8
Ευθύνη του διαχειριστή

1. Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος :
 - α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),
 - β) για υλικές ζημιές (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών),
 - γ) για χρηματικές ζημιές που απορρέουν από την αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, που προκλήθηκαν στον μεταφορέα ή στους βοηθούς του κατά τη χρήση της υποδομής και οι οποίες έχουν την αιτία τους στην υποδομή.
2. Ο διαχειριστής απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη :
 - α) σε περίπτωση που οι σωματικές βλάβες και οι χρηματικές ζημιές απορρέουν από αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM,
 1. εάν το ζημιογόνο γεγονός προκλήθηκε από εξωτερικές προς την εκμετάλλευση περιστάσεις που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 2. στο μέτρο που το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται σε σφάλμα του προσώπου που υπέστη τη βλάβη,
 3. εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου που ο

διαχειριστής δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες του οποίου δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης.

- β) σε περίπτωση υλικών ζημιών και χρηματικών ζημιών που απορρέουν από αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, όταν η ζημία προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα ή από εντολή του μεταφορέα η οποία δεν αποδίδεται στο διαχειριστή ή λόγω περιστάσεων που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.
3. Εάν το ζημιόγono γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου και εάν, μολαταύτα, ο διαχειριστής δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με τις διατάξεις της περ.α) της παρ.2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει το σύνολο της ζημίας εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με την επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.
4. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν και σε ποιο βαθμό ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον μεταφορέα από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.

Άρθρο 9 Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος :
- α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),
- β) για υλικές ζημιές (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών),
- που προκλήθηκαν στον διαχειριστή ή στους βοηθούς του από τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν ή από τα πρόσωπα ή από τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν, κατά τη διάρκεια χρήσης της υποδομής.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη :
- α) σε περίπτωση των σωματικών βλαβών
1. εάν το ζημιόγono γεγονός προκλήθηκε από εξωτερικές προς την εκμετάλλευση περιστάσεις τις οποίες ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 2. στο μέτρο που το ζημιόγono γεγονός οφείλεται σε σφάλμα του προσώπου που υπέστη τη βλάβη,
 3. εάν το ζημιόγono γεγονός οφείλεται στην συμπεριφορά ενός τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες του οποίου δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης.
- β) σε περίπτωση υλικών ζημιών, όταν η ζημία προκλήθηκε από σφάλμα του διαχειριστή ή από εντολή του διαχειριστή η οποία δεν αποδίδεται στον μεταφορέα ή λόγω περιστάσεων που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

3. Εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου και εάν, μολαταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης σύμφωνα με τις διατάξεις της περ.α) της παρ.2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει το σύνολο της ζημίας εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με την επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.
4. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν, και σε ποιο βαθμό, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που προκλήθηκαν στο διαχειριστή από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.

Άρθρο 10

Συντρέχουσες αιτίες

1. Όταν συνέβαλλαν στη ζημία αιτίες που αποδίδονται στον διαχειριστή και αιτίες που αποδίδονται στον μεταφορέα, κάθε συμβαλλόμενο μέρος ευθύνεται μόνον στο βαθμό που συνέβαλλαν στη ζημία οι αιτίες που του αποδίδονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 8 και 9 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό οι αντίστοιχες αιτίες συνέβαλλαν στη ζημία, κάθε μέρος αναλαμβάνει την ζημία που το μέρος αυτό υπέστη.
2. Οι διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*) όταν συνέβαλλαν στη ζημία αιτίες οι οποίες αποδίδονται στο διαχειριστή και αιτίες οι οποίες αποδίδονται σε πολλούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν την ίδια σιδηροδρομική υποδομή.
3. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*), σε περίπτωση ζημιών που αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 9 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, όταν στη ζημία συνέβαλλαν αιτίες που αποδίδονται σε πολλούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν την ίδια υποδομή. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό οι αντίστοιχες αιτίες συνέβαλλαν στη ζημία, οι μεταφορείς ευθύνονται ισομερώς έναντι του διαχειριστή.

Άρθρο 11

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου, η αποζημίωση περιλαμβάνει :
 - α) τα απαραίτητα έξοδα που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτά της μεταφοράς της σορού και της κηδείας,
 - β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.
2. Εάν, από το θάνατο, τα πρόσωπα προς τα οποία ο θανών είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει νόμου, στερούνται της στήριξής του, αυτά πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο θανών χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο παραμένει υπαγόμενη στο εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 12

Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

Σε περίπτωση τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας, η αποζημίωση περιλαμβάνει :

- α) τα απαραίτητα έξοδα, κυρίως αυτά της θεραπείας και μεταφοράς.
- β) την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε είτε από την ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία, είτε από την αύξηση των αναγκών.

Άρθρο 13**Αποκατάσταση άλλων σωματικών βλαβών**

Το εθνικό δίκαιο ορίζει εάν και σε ποιο βαθμό, ο διαχειριστής ή ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για σωματικές βλάβες άλλη από αυτήν που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 11 και 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 14**Μορφή και ποσό αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών**

1. Η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 11 και της περίπτωσης β) του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να χορηγείται υπό μορφή κεφαλαίου. Ωστόσο, εάν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει τη χορήγηση μίας ετήσιας προσόδου, η αποζημίωση χορηγείται υπό αυτή τη μορφή όταν το ζητήσει ο ζημιωθείς ή οι δικαιούχοι που αναφέρονται στην παρ.2 του άρθρου 11 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει των διατάξεων της παρ.1 του παρόντος άρθρου, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο 175.000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σ'αυτό το κεφάλαιο, για κάθε πρόσωπο, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ένα ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

Άρθρο 15**Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης**

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες καθώς και στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που περιορίζουν τις αποζημιώσεις σε ένα ορισμένο ποσό, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο δράστης της ζημίας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 16**Μετατροπή και τόκοι**

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.
2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως από την ημέρα έναρξης μίας διαδικασίας συμβιβασμού, μίας προσφυγής στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης ή από την ημέρα κατάθεσης αγωγής.

Άρθρο 17**Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος**

Ο διαχειριστής και ο μεταφορέας απαλλάσσονται της ευθύνης που τους βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν, υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά κατ'εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας,

Άρθρο 18**Ευθύνη για τους βοηθούς**

Ο διαχειριστής και ο μεταφορέας ευθύνονται για τους βοηθούς τους.

Άρθρο 19

Άλλες αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των βοηθών για τους οποίους είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 20

Συμφωνίες – διαφορές

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν όρους εντός των οποίων ασκούν τα δικαιώματά τους ή παραιτούνται από την άσκηση των δικαιωμάτων τους για αποζημιώσεις έναντι του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

ΤΙΤΛΟΣ IV ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΒΟΗΘΩΝ

Άρθρο 21

Αξιώσεις κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα

1. Κάθε αξίωση των βοηθών του μεταφορέα περί ευθύνης κατά του διαχειριστή για ζημιές που προκλήθηκαν από αυτόν, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Κάθε αξίωση των βοηθών του διαχειριστή περί ευθύνης κατά του μεταφορέα για ζημιές που προκλήθηκαν από αυτόν, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ V ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 22

Διαδικασία συμβιβασμού

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διαδικασίες συμβιβασμού ή να αποταθούν στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται στις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 23

Αναγωγή

Το βάσιμο της πληρωμής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα επί τη βάσει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM δεν δύναται να αμφισβητηθεί, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε δικαστικώς και ο διαχειριστής, δεόντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία.

Άρθρο 24

Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύνανται να υποβληθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών τα οποία ορίζονται με κοινή συμφωνία από τα συμβαλλόμενα μέρη.
2. Εκτός αντίθετης συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη, το αρμόδιο δικαστήριο είναι εκείνο του Κράτους μέλους όπου έχει την έδρα του ο διαχειριστής.

Άρθρο 25**Παραγραφή**

1. Οι αξιώσεις που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παραγράφονται σε τρία χρόνια.
2. Η παραγραφή τρέχει από την ημέρα που έλαβε χώρα η ζημία.
3. Σε περίπτωση θανάτου προσώπων, οι αξιώσεις παραγράφονται σε τρία χρόνια υπολογιζομένης της ενάρξεως της προθεσμίας από την επομένη του θανάτου, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να δύναται να υπερβεί τα πέντε χρόνια από την επομένη του ζημιογόνου γεγονότος.
4. Αναγωγική αξίωση προσώπου το οποίο θεωρήθηκε ως υπεύθυνο δύναται να ασκηθεί ακόμη και μετά την εκπνοή της προθεσμίας παραγραφής η οποία προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, εφόσον ευρίσκεται εντός της καθορισμένης, από τη νομοθεσία του Κράτους όπου οι αγωγές έχουν ασκηθεί, προθεσμίας. Σε κάθε όμως περίπτωση, η προθεσμία αυτή δεν δύναται να είναι μικρότερη των ενενήντα ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία το πρόσωπο το οποίο ασκεί την αναγωγή ρύθμισε την απαίτηση ή επιδόθηκε στον ίδιο κλήση.
5. Η παραγραφή αναστέλλεται όταν τα μέρη της διαφοράς συμφωνούν επί μίας διαδικασίας συμβιβασμού ή όταν απευθύνονται στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.
6. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

**Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία
(ΕΝΚ/ APTU – Προσάρτημα ΣΤ της Σύμβασης COTIF 1999)**

Άρθρο 1**Πεδίο εφαρμογής**

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθορίζουν τη διαδικασία επικύρωσης τεχνικών προτύπων και υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων για το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία.

Άρθρο 2**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των Παραρτημάτων τους, ο όρος :

- α) «συμβαλλόμενο Κράτος» σημαίνει κάθε Κράτος μέλος του Οργανισμού το οποίο δεν έχει προβεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, σε δήλωση σχετική με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
- β) «διεθνής κυκλοφορία» σημαίνει την κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων επί σιδηροδρομικών γραμμών χρησιμοποιώντας την επικράτεια τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων Κρατών.
- γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει

- δ) την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη, «διαχειριστής υποδομής» σημαίνει κάθε επιχείρηση ή κάθε Αρχή που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή,
- ε) «σιδηροδρομικό υλικό» σημαίνει κάθε σιδηροδρομικό υλικό το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, ιδίως τα σιδηροδρομικά οχήματα και η σιδηροδρομική υποδομή,
- στ) «σιδηροδρομικό όχημα» σημαίνει κάθε όχημα κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη,
- ζ) «ελκτικό όχημα» σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα εξοπλισμένο με μέσο έλξης,
- η) «φορτάμαξα (βαγόνι) » σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης, το οποίο προορίζεται να μεταφέρει εμπορεύματα,
- θ) «επιβατάμαξα» σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης, το οποίο προορίζεται να μεταφέρει επιβάτες,
- ι) «σιδηροδρομική υποδομή» σημαίνει όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις στο μέτρο που αυτές είναι αναγκαίες στην κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων και στην ασφάλεια της κυκλοφορίας,
- ια) «τεχνικό πρότυπο» σημαίνει κάθε τεχνική προδιαγραφή που υιοθετείται από έναν εθνικό ή διεθνή Οργανισμό τυποποίησης αναγνωρισμένο σύμφωνα με τις διαδικασίες τις οποίες αυτός εφαρμόζει. Κάθε τεχνική προδιαγραφή η επεξεργασία της οποίας έχει πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξομοιούται με ένα τεχνικό πρότυπο.
- ιβ) «τεχνικός κανόνας» σημαίνει κάθε κανόνα, εκτός τεχνικού προτύπου, σχετικά με την κατασκευή, την εκμετάλλευση, τη συντήρηση ή μία διαδικασία που αφορά στο σιδηροδρομικό υλικό,
- ιγ) «Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων» σημαίνει την Επιτροπή που προβλέπεται στις διατάξεις της περ. στ) της παρ.1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 3 Σκοπός

1. Η επικύρωση τεχνικών προτύπων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό και η υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων εφαρμοστέων στο σιδηροδρομικό υλικό έχουν ως σκοπό :
 - α) να διευκολύνουν την ελεύθερη διακίνηση οχημάτων και την ελεύθερη χρήση άλλων σιδηροδρομικών υλικών στη διεθνή κυκλοφορία,
 - β) να συνεισφέρουν στη διασφάλιση της ασφάλειας, της αξιοπιστίας και της διαθεσιμότητας στη διεθνή κυκλοφορία,
 - γ) να λαμβάνουν υπ' όψιν την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.
2. Κατά την επικύρωση τεχνικών προτύπων ή την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων, λαμβάνονται υπ' όψιν μόνον αυτά/οί των οποίων η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε διεθνές επίπεδο.
3. Στο μέτρο του δυνατού :
 - α) πρέπει να διασφαλιστεί διαλειτουργικότητα των τεχνικών συστημάτων και στοιχείων που είναι αναγκαία στη διεθνή κυκλοφορία,

- β) τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες βασίζονται στις επιδόσεις. Αν συντρέχει περίπτωση, περιλαμβάνουν παραλλαγές.

Άρθρο 4

Επεξεργασία τεχνικών προτύπων και κανόνων

1. Η επεξεργασία τεχνικών προτύπων και ενιαίων τεχνικών κανόνων σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό ανήκει στη δικαιοδοσία των αναγνωρισμένων Οργανισμών που είναι αρμόδιοι επί του θέματος.
2. Η τυποποίηση προϊόντων και βιομηχανικών διαδικασιών ανήκει στη δικαιοδοσία των εθνικών και διεθνών αναγνωρισμένων Οργανισμών τυποποίησης.

Άρθρο 5

Επικύρωση τεχνικών προτύπων

1. Δύναται να υποβάλει αίτηση επικύρωσης ενός τεχνικού προτύπου :
 - α) κάθε συμβαλλόμενο Κράτος ,
 - β) κάθε Οργανισμός Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης στον οποίο, τα Κράτη μέλη του, διαβίβασαν αρμοδιότητες για να νομοθετεί στον τομέα των τεχνικών προτύπων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό,
 - γ) κάθε εθνικός ή διεθνής Οργανισμός τυποποίησης υπεύθυνος για την τυποποίηση στο σιδηροδρομικό τομέα,
 - δ) κάθε αντιπροσωπευτική διεθνής ένωση, για τα μέλη της οποίας η ύπαρξη τεχνικών προτύπων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους.
2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει για την επικύρωση ενός τεχνικού προτύπου σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 16, 20 και της παρ. 6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης. Οι αποφάσεις τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 6

Υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων

1. Δύναται να υποβάλει αίτηση υιοθέτησης ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα :
 - α) κάθε συμβαλλόμενο Κράτος ,
 - β) κάθε Οργανισμός Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης στον οποίο, τα Κράτη μέλη του, διαβίβασαν αρμοδιότητες για να νομοθετεί στον τομέα των τεχνικών κανόνων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό,
 - γ) κάθε αντιπροσωπευτική διεθνής ένωση, για τα μέλη της οποίας η ύπαρξη ενιαίων τεχνικών κανόνων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους.
2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει για την υιοθέτηση ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 6, 20 και της παρ.6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης. Οι αποφάσεις τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ.3 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 7 **Μορφή των αιτήσεων**

Οι αιτήσεις που αναφέρονται στις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων πρέπει να είναι πλήρεις, συνεκτικές και αιτιολογημένες. Αυτές πρέπει να απευθύνονται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε μία από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού.

Άρθρο 8 **Τεχνικά παραρτήματα**

1. Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που έχουν υιοθετηθεί εμφανίζονται στα Παραρτήματα των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων τα οποία απαριθμούνται κατωτέρω:
 - α) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων (Παράρτημα 1),
 - β) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα ελκτικά οχήματα (Παράρτημα 2),
 - γ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις φορτάμαξες (βαγόνια) (Παράρτημα 3),
 - δ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις επιβατάμαξες (Παράρτημα 4),
 - ε) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις εγκαταστάσεις υποδομής άλλες από αυτές που αναφέρονται στην παρακάτω περίπτωση στ) (Παράρτημα 5),
 - στ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας (Παράρτημα 6),
 - ζ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα τεχνολογίας των πληροφορικών συστημάτων (Παράρτημα 7),
 - η) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με κάθε άλλο σιδηροδρομικό υλικό (Παράρτημα 8),
2. Τα Παραρτήματα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Η δομή τους πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες του εύρους γραμμής, του περιτυπώματος, των συστημάτων τροφοδοσίας ενέργειας και των συστημάτων ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας στα συμβαλλόμενα Κράτη.
3. Τα Παραρτήματα θα περιλαμβάνουν την έκδοση όπως αυτή θα υιοθετηθεί, μετά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου της 3^{ης} Ιουνίου 1999 το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση COTIF 1980, από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων σύμφωνα με την ίδια διαδικασία με αυτήν που προβλέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 16, 20 και της παρ. 6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης για τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων.

Άρθρο 9 **Δηλώσεις**

1. Κάθε συμβαλλόμενο Κράτος δύναται, εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημέρα της κοινοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα της απόφασης της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων, να προβεί σε αιτιολογημένη δήλωση προς τον Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με την οποία δεν θα εφαρμόσει ή θα εφαρμόσει μερικώς το επικυρωμένο τεχνικό πρότυπο ή τον ενιαίο τεχνικό κανόνα που έχει υιοθετηθεί σε ό,τι αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται στην επικράτειά του και την κυκλοφορία επί αυτής της υποδομής.

2. Τα συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν προβεί σε δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δεν λαμβάνονται υπ' όψιν για τον καθορισμό του αριθμού των Κρατών τα οποία πρέπει να διατυπώσουν μία αντίρρηση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης, ώστε να μην τεθεί σε ισχύ μία απόφαση της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων.
3. Το Κράτος που προέβη σε δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή ενημερώνοντας τον Γενικό Γραμματέα. Αυτή η ανάκληση αρχίζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα μετά την ενημέρωση.

Άρθρο 10

Κατάργηση της «Τεχνικής Ενότητας»

Η έναρξη ισχύος των Παραρτημάτων που υιοθέτησε η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων επιφέρει σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την «Τεχνική Ενότητα των σιδηροδρόμων» που υπεγράφη στη Βέρνη την 21η Οκτωβρίου 1882, όπως ισχύει από το 1938, την κατάργηση της εν λόγω σύμβασης.

Άρθρο 11

Προτεραιότητα των Παραρτημάτων

1. Μετά την θέση σε ισχύ των Παραρτημάτων, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που περιλαμβάνονται σ'αυτά τα Παραρτήματα, έχουν, στις σχέσεις ανάμεσα στα συμβαλλόμενα Κράτη, προτεραιότητα επί των διατάξεων της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την «Τεχνική Ενότητα των σιδηροδρόμων» που υπεγράφη στη Βέρνη την 21η Οκτωβρίου 1882, όπως ισχύει από το 1938.
2. Μετά τη θέση σε ισχύ των Παραρτημάτων που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθώς και τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματά τους, έχουν, στα συμβαλλόμενα Κράτη, προτεραιότητα επί των τεχνικών διατάξεων :
 - α) του Κανονισμού για την αμοιβαία χρησιμοποίηση οχημάτων και σκευοφόρων στη διεθνή κυκλοφορία (RIC),
 - β) του Κανονισμού για την αμοιβαία χρησιμοποίηση βαγονίων στη διεθνή κυκλοφορία (RIV),

Παράρτημα 1

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων

A. Εύρος γραμμών

1. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής (1435mm)
2. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ρωσικό)(1520mm)
3. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (φιλανδικό) (1524mm)
4. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ιρλανδικό)(1600mm)
5. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ιβηρικό)(1688mm)
6. Άλλοι Σιδηρόδρομοι

B. Περιτύπωμα

1. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής στην ευρωπαϊκή ήπειρο
2. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής στη Μεγάλη Βρετανία
3. ...

Γ. ...

Παράρτημα 2

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα ελκτικά οχήματα

A. Συστήματα τροφοδοσίας ενέργειας

1. Συνεχές ρεύμα 3000 V
2. Συνεχές ρεύμα 1500 V και λιγότερο
3. Εναλλασσόμενο ρεύμα 25 kV / 50Hz
4. Εναλλασσόμενο ρεύμα 15 kV / 16 2/3 Hz

B. Συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας

...

Παράρτημα 3

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις φορτάμαξες (βαγόνια)

Παράρτημα 4

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις επιβατάμαξες

Παράρτημα 5

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις εγκαταστάσεις υποδομής

Παράρτημα 6

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας

Παράρτημα 7

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα τεχνολογίας των πληροφορικών συστημάτων

Παράρτημα 8

Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με κάθε άλλο σιδηροδρομικό υλικό

Σε ένα πρώτο επίπεδο, τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό, που ήδη υφίστανται και είναι αναγνωρισμένοι σε διεθνές επίπεδο όπως αυτά/οί αναφέρονται στην «Τεχνική Ενότητα των σιδηροδρόμων», στον Κανονισμό RIV και στον Κανονισμό RIC καθώς και στις Τεχνικές Δέλτους (fiches) της UIC, θα ενσωματωθούν στα προαναφερθέντα Παραρτήματα.

**Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία
(ΕΝΚ/ ΑΤΜΦ – Προσάρτημα Ζ της Σύμβασης COTIF 1999)**

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθορίζουν τη διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα σιδηροδρομικά οχήματα είναι αποδεκτά για να κυκλοφορούν και άλλα σιδηροδρομικά υλικά είναι αποδεκτά για να χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των Παραρτημάτων τους, ο όρος :

- α) «συμβαλλόμενο Κράτος» σημαίνει κάθε Κράτος μέλος του Οργανισμού το οποίο δεν έχει προβεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ.1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, σε δήλωση σχετική με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
- β) «διεθνής κυκλοφορία» σημαίνει την κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων επί σιδηροδρομικών γραμμών χρησιμοποιώντας την επικράτεια τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων Κρατών ,
- γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη,
- δ) «διαχειριστής υποδομής» σημαίνει κάθε επιχείρηση ή κάθε Αρχή που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή,
- ε) «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσής του,
- στ) «τεχνική αποδοχή» σημαίνει τη διαδικασία την οποία διεξάγει η αρμόδια Αρχή ώστε να γίνει ένα σιδηροδρομικό όχημα αποδεκτό προς κυκλοφορία και άλλα σιδηροδρομικά υλικά να χρησιμοποιηθούν στη διεθνή κυκλοφορία,
- ζ) «αποδοχή τύπου κατασκευής» σημαίνει τη διαδικασία σχετικά με έναν τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος, η οποία διεξάγεται από την αρμόδια Αρχή, με το πέρας της οποίας η Αρχή αυτή παρέχει, μέσω μίας απλοποιημένης διαδικασίας, το δικαίωμα χορήγησης της αποδοχής προς εκμετάλλευση για τα οχήματα που ανταποκρίνονται σε αυτόν τον τύπο κατασκευής,
- η) «αποδοχή προς εκμετάλλευση» σημαίνει το δικαίωμα που χορηγείται από την αρμόδια Αρχή για κάθε σιδηροδρομικό όχημα για να κυκλοφορεί στη διεθνή κυκλοφορία,
- θ) «σιδηροδρομικό όχημα» σημαίνει κάθε όχημα κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη,
- ι) «άλλο σιδηροδρομικό υλικό» σημαίνει κάθε σιδηροδρομικό υλικό που δεν είναι σιδηροδρομικό όχημα και που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,
- ια) «Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομώνων» σημαίνει την Επιτροπή που προβλέπεται στις διατάξεις της περ. στ) της παρ.1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 3

Αποδοχή στη διεθνή κυκλοφορία

1. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα για να κυκλοφορήσει στη διεθνή κυκλοφορία οφείλει να γίνει αποδεκτό σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
2. Η τεχνική αποδοχή έχει ως σκοπό να επαληθεύσει ότι τα σιδηροδρομικά οχήματα

ανταποκρίνονται :

- α) στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,
 - β) στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID,
 - γ) στους ειδικούς όρους αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
3. Οι διατάξεις των παρ.1 και 2 του παρόντος άρθρου καθώς και οι διατάξεις των άρθρων που ακολουθούν εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*) στην τεχνική αποδοχή άλλων σιδηροδρομικών υλικών και στα στοιχεία κατασκευής είτε οχημάτων είτε άλλων σιδηροδρομικών υλικών.

Άρθρο 4 Διαδικασία

1. Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται :
 - α) είτε σε ένα μόνο στάδιο, χορηγώντας σε ένα συγκεκριμένο μεμονωμένο σιδηροδρομικό όχημα την αποδοχή προς εκμετάλλευση,
 - β) είτε σε δύο διαδοχικά στάδια, χορηγώντας την αποδοχή τύπου κατασκευής σε ένα συγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικών οχημάτων, στη συνέχεια, την αποδοχή προς εκμετάλλευση στα μεμονωμένα οχήματα που ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής, μέσω μίας απλοποιημένης διαδικασίας επιβεβαίωσης της κατάταξης σ'αυτόν τον τύπο,
2. Η διάταξη αυτή δεν εμποδίζει την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 5 Αρμόδια Αρχή

1. Η τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικών οχημάτων προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία ανήκει στη δικαιοδοσία της εθνικής ή διεθνούς Αρχής αρμόδιας επί του θέματος σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και τις ισχύουσες διατάξεις σε κάθε συμβαλλόμενο Κράτος .
2. Οι Αρχές που αναφέρονται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου δύνανται να μεταβιβάσουν σε κατάλληλους αναγνωρισμένους οργανισμούς την αρμοδιότητα να χορηγούν την τεχνική αποδοχή υπό τον όρο αυτές να διασφαλίζουν την εποπτεία τους. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση της αρμοδιότητας χορήγησης της τεχνικής αποδοχής σε σιδηροδρομική επιχείρηση αποκλείοντας άλλες από αυτή την αρμοδιότητα. Επιπλέον, αποκλείεται η μεταβίβαση σε διαχειριστή υποδομής ο οποίος συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην κατασκευή σιδηροδρομικού υλικού.

Άρθρο 6 Αναγνώριση της τεχνικής αποδοχής

Η αποδοχή ενός τύπου κατασκευής και η αποδοχή προς εκμετάλλευση, που χορηγούνται σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες από την αρμόδια Αρχή ενός συμβαλλόμενου Κράτους, καθώς και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά αναγνωρίζονται από τις Αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής εντός των άλλων συμβαλλομένων Κρατών, χωρίς να υπάρχει ανάγκη μίας νέας εξέτασης και μίας νέας τεχνικής

αποδοχής με σκοπό την κυκλοφορία και τη χρήση στην επικράτεια αυτών των άλλων Κρατών.

Άρθρο 7

Κανόνες κατασκευής εφαρμόσιμοι στα οχήματα

1. Τα σιδηροδρομικά οχήματα για να είναι αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία πρέπει να ανταποκρίνονται :
 - α) στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,
 - β) στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.
2. Ελλείψει διατάξεων στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, οι γενικώς αναγνωρισμένοι τεχνικοί κανόνες εφαρμόζονται στην τεχνική αποδοχή. Ένα τεχνικό πρότυπο, ακόμη και αν δεν είναι επικυρωμένο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες APTU, αποτελεί την απόδειξη ότι η τεχνογνωσία που περιέχεται σ' αυτό το πρότυπο αντιπροσωπεύει έναν τεχνικό κανόνα γενικώς αναγνωρισμένο.
3. Προκειμένου να επιτραπούν τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατόν να υπάρξει παρέκκλιση από τους γενικώς αναγνωρισμένους τεχνικούς κανόνες και τους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, υπό τον όρο να αποδεικνύεται ότι συνεχίζεται να εγγυάται :
 - α) ίδιο επίπεδο ασφάλειας με αυτό το οποίο προκύπτει από την τήρηση αυτών των γενικώς αναγνωρισμένων τεχνικών κανόνων και αυτών των κανόνων κατασκευής,
 - β) καθώς και η διαλειτουργικότητα
4. Όταν ένα συμβαλλόμενο Κράτος έχει την πρόθεση να αποδεχτεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 ή της παρ.3 του παρόντος άρθρου, ένα σιδηροδρομικό όχημα, ενημερώνει επ' αυτού χωρίς καθυστέρηση τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός κοινοποιεί αυτή την πληροφορία στα άλλα συμβαλλόμενα Κράτη. Εντός προθεσμίας ενός μηνός μετά την παραλαβή της κοινοποίησης του Γενικού Γραμματέα, ένα συμβαλλόμενο Κράτος δύναται να ζητήσει την σύγκληση της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων προκειμένου αυτή να ελέγξει αν πληρούνται οι όροι για την εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή αποφασίζει επ' αυτού εντός προθεσμίας τριών μηνών από την ημέρα που ο Γενικός Γραμματέας παρέλαβε το αίτημα σύγκλησης της Επιτροπής.

Άρθρο 8

Κανονισμοί κατασκευής εφαρμόσιμοι σε άλλα υλικά

1. Για να είναι αποδεκτά προς χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά πρέπει να ανταποκρίνονται στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.
2. Οι διατάξεις των παρ.2 έως 4 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται κατ' αναλογία (*mutatis mutandis*).
3. Παραμένουν εφαρμόσιμες οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων Κρατών που απορρέουν γ' αυτά από την Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Σιδηροδρομικές Γραμμές (AGC) της 31^{ης} Μαΐου 1985 (N. 2282/95 Α'22) και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC) της 1^{ης} Φεβρουαρίου 1991 (N. 2285/95 Α'18), στις οποίες Συμφωνίες τα συμβαλλόμενα Κράτη είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη.

Άρθρο 9

Κανόνες εκμετάλλευσης

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται ένα σιδηροδρομικό όχημα

αποδεκτό προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία υποχρεούνται να τηρούν τους κανόνες σχετικά με την εκμετάλλευση ενός οχήματος στη διεθνή κυκλοφορία, που εμφανίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

2. Οι επιχειρήσεις ή οι διοικήσεις οι οποίες, εντός των Κρατών μερών, διαχειρίζονται υποδομή η οποία προορίζεται και είναι κατάλληλη για να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας, υποχρεούνται να τηρούν τους τεχνικούς κανόνες οι οποίοι εμφανίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU και να τους πληρούν σε μόνιμη βάση κατά την κατασκευή ή τη διαχείριση αυτής της υποδομής.

Άρθρο 10

Τεχνική αποδοχή

1. Η τεχνική αποδοχή (αποδοχή τύπου κατασκευής, αποδοχή προς εκμετάλλευση) είναι συνδεδεμένη με τον τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος ή με το σιδηροδρομικό όχημα.
2. Η τεχνική αποδοχή δύναται να αιτηθεί από :
 - α) τον κατασκευαστή,
 - β) μία σιδηροδρομική επιχείρηση,
 - γ) τον κάτοχο του οχήματος,
 - δ) τον κύριο του οχήματος.

Η αίτηση δύναται να γίνει προς κάθε αρμόδια Αρχή ενός από τα συμβαλλόμενα Κράτη, η οποία αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 5 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Αυτός ο οποίος αιτείται αποδοχή προς εκμετάλλευση για σιδηροδρομικά οχήματα σύμφωνα με την απλοποιημένη διαδικασία τεχνικής αποδοχής (περ.β) της παρ.1 του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων) πρέπει να επισυνάπτει στην αίτησή του το πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής, που καταρτίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 11 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και να αποδεικνύει με έναν κατάλληλο τρόπο, ότι τα οχήματα, για τα οποία αιτείται την αποδοχή προς εκμετάλλευση, ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής.
4. Η τεχνική αποδοχή πρέπει να χορηγείται χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν την ιδιότητα του αιτούντος.
5. Η τεχνική αποδοχή χορηγείται για διάρκεια κατ'αρχήν απεριόριστη. Η τεχνική αποδοχή δύναται να είναι γενική ή περιορισμένη.
6. Μία αποδοχή τύπου κατασκευής δύναται να ανακληθεί όταν η κυκλοφορία σιδηροδρομικών οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν ή πρέπει να κατασκευαστούν σύμφωνα με τον ως άνω τύπο κατασκευής, δεν εγγυάται πλέον την ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή τον σεβασμό του περιβάλλοντος.
7. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση δύναται να ανακληθεί :
 - α) όταν το σιδηροδρομικό όχημα δεν ανταποκρίνεται πλέον στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, στους ειδικούς όρους αποδοχής του κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του

- Κανονισμού RID και όταν ο κάτοχος δεν συμμορφώνεται με το αίτημα της αρμόδιας Αρχής να διορθώσει τις ελλείψεις εντός της καθορισμένης προθεσμίας,
- β) όταν δεν πληρούνται ή δεν τηρούνται υποχρεώσεις ή όροι που απορρέουν από μία περιορισμένη αποδοχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.5 του παρόντος άρθρου.
8. Μόνον η Αρχή που χορήγησε την αποδοχή τύπου κατασκευής ή την αποδοχή προς εκμετάλλευση δύναται να τις ανακαλέσει.
9. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση αναστέλλεται :
- α) όταν δεν πραγματοποιούνται οι τεχνικοί έλεγχοι, οι επιθεωρήσεις, η συντήρηση, η προγραμματισμένη συντήρηση, που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID,
 - β) όταν σε περίπτωση σοβαρής βλάβης ενός σιδηροδρομικού οχήματος, δεν τηρείται η ρητή εντολή της αρμόδιας Αρχής να προσκομισθεί το όχημα,
 - γ) σε περίπτωση μη-τήρησης των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των διατάξεων των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,
 - δ) όταν το αποφασίσει η αρμόδια Αρχή.
10. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση καθίσταται άκυρη σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό όχημα τίθεται εκτός λειτουργίας. Η θέση εκτός λειτουργίας πρέπει να γνωστοποιηθεί στην αρμόδια Αρχή η οποία χορήγησε την αποδοχή προς εκμετάλλευση.
11. Ελλείψει διατάξεων στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, η διαδικασία της τεχνικής αποδοχής διέπεται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο γίνεται η αίτηση τεχνικής αποδοχής.

Άρθρο 11

Πιστοποιητικά

1. Η αποδοχή τύπου κατασκευής και η αποδοχή προς εκμετάλλευση διαπιστώνονται μέσω ξεχωριστών εγγράφων που ονομάζονται: «Πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής» και «Πιστοποιητικό αποδοχής προς εκμετάλλευση».
2. Το πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής πρέπει να προσδιορίζει :
 - α) τον κατασκευαστή του τύπου κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος,
 - β) όλα τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση του τύπου κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος,
 - γ) αν συντρέχει περίπτωση, τους ειδικούς όρους κυκλοφορίας για τον τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος και τα σιδηροδρομικά οχήματα που ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής.
3. Το πιστοποιητικό έγκρισης προς εκμετάλλευση πρέπει να προσδιορίζει :
 - α) τον κάτοχο του σιδηροδρομικού οχήματος,
 - β) όλα τα αναγκαία χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού οχήματος, πράγμα που μπορεί να γίνει επίσης και μέσω παραπομπής στο πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής,

- γ) αν συντρέχει περίπτωση, τους ειδικούς όρους κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού οχήματος,
 - δ) αν συντρέχει περίπτωση, την διάρκεια ισχύος του,
 - ε) τις προγραμματισμένες συντηρήσεις του σιδηροδρομικού οχήματος που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID καθώς και τις άλλες τεχνικές εξετάσεις σχετικές με στοιχεία κατασκευής και καθορισμένα εξαρτήματα του οχήματος.
4. Τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι τυπωμένα τουλάχιστον σε δύο γλώσσες εκ των οποίων η μία τουλάχιστον πρέπει να επιλέγεται μεταξύ των γλωσσών εργασίας του Οργανισμού.

Άρθρο 12 **Ενιαία υποδείγματα**

1. Ο Οργανισμός καθορίζει ενιαία υποδείγματα «Πιστοποιητικού αποδοχής τύπου κατασκευής» και «Πιστοποιητικού αποδοχής προς εκμετάλλευση». Η επεξεργασία και υιοθέτηση αυτών των ενιαίων υποδειγμάτων πραγματοποιείται από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων.
2. Οι διατάξεις των παρ.1, 3, 4, 5 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*).

Άρθρο 13 **Τράπεζα δεδομένων**

1. Υπό την ευθύνη του Οργανισμού συγκροτείται και τηρείται ενήμερη τράπεζα δεδομένων που αφορά στα σιδηροδρομικά οχήματα που είναι αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία.
2. Οι αρμόδιες Αρχές, ή, αν συντρέχει περίπτωση, οι εξουσιοδοτημένοι από αυτές οργανισμοί για να αποδεχθούν ένα σιδηροδρομικό όχημα προς εκμετάλλευση, διαβιβάζουν στον Οργανισμό χωρίς καθυστέρηση, τα αναγκαία δεδομένα για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με τα αποδεκτά οχήματα προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων προσδιορίζει ποια είναι τα αναγκαία δεδομένα. Μόνον αυτά τα δεδομένα καταχωρούνται στην τράπεζα δεδομένων. Σε κάθε περίπτωση, κοινοποιούνται στον Οργανισμό οι θέσεις εκτός λειτουργίας, οι επίσημες ακινητοποιήσεις, οι ανακλήσεις αποδοχής προς εκμετάλλευση και οι μετατροπές ενός οχήματος που παρεκκλίνει από τον αποδεκτό τύπο κατασκευής.
3. Τα δεδομένα που καταχωρούνται στην τράπεζα δεδομένων θεωρούνται μόνον ως αναστρέψιμη απόδειξη της τεχνικής αποδοχής ενός σιδηροδρομικού οχήματος.
4. Δύνανται να συμβουλευθούν τα καταχωρημένα δεδομένα :
 - α) τα συμβαλλόμενα Κράτη ,
 - β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν στη διεθνή κυκλοφορία οι οποίες έχουν την έδρα τους σε ένα συμβαλλόμενο Κράτος,
 - γ) οι διαχειριστές υποδομής που έχουν την έδρα τους σε ένα συμβαλλόμενο Κράτος επί της υποδομής των οποίων πραγματοποιείται διεθνής κυκλοφορία,
 - δ) οι κατασκευαστές σιδηροδρομικών οχημάτων όσον αφορά τα οχήματά τους,
 - ε) οι κάτοχοι σιδηροδρομικών οχημάτων όσον αφορά τα οχήματά τους.

5. Τα δεδομένα στα οποία έχουν πρόσβαση οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ.4 του παρόντος άρθρου καθώς και οι όροι αυτής της πρόσβασης καθορίζονται σε ένα Παράρτημα στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Το Παράρτημα αυτό αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων και λαμβάνει το περιεχόμενο που αποφασίζει η Αναθεωρητική Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 16, 17 και της παρ.4 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 14

Εγγραφές και σήματα

1. Τα σιδηροδρομικά οχήματα αποδεκτά προς κυκλοφορία πρέπει να φέρουν :
 - α) σήμα το οποίο καθορίζει σαφώς ότι τα οχήματα κατέστησαν αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, και
 - β) τις άλλες εγγραφές και σήματα που ορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.
2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων καθορίζει το σήμα που προβλέπεται στην περ. α) της παρ.1 του παρόντος άρθρου καθώς και τις μεταβατικές προθεσμίες κατά τη διάρκεια των οποίων τα αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία σιδηροδρομικά οχήματα μπορούν να φέρουν εγγραφές και σήματα που να παρεκκλίνουν από αυτά/ές που ορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου.
3. Οι διατάξεις των παρ.1, 3, 4, 5 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογία (*mutatis mutandis*).

Άρθρο 15

Συντήρηση

Τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση συντήρησης ώστε η κατάστασή τους να μην θέτει σε κίνδυνο κατ'ουδένα τρόπο την ασφάλεια εκμετάλλευσης και να μην βλάπτει το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία κατά την κυκλοφορία τους ή τη χρήση τους στη διεθνή κυκλοφορία. Για το σκοπό αυτό, τα σιδηροδρομικά οχήματα πρέπει να υπόκεινται στις προγραμματισμένες συντηρήσεις και στις εργασίες συντήρησης που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμογή της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.

Άρθρο 16

Ατυχήματα και σοβαρές βλάβες

1. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρής βλάβης σιδηροδρομικών οχημάτων, οι διαχειριστές υποδομής, αν συντρέχει περίπτωση, από κοινού με τους κατόχους και τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υποχρεούνται:
 - α) να λαμβάνουν χωρίς καθυστέρηση όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας της σιδηροδρομικής μεταφοράς, το σεβασμό του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας και
 - β) να προσδιορίσει τα αίτια του ατυχήματος ή της σοβαρής βλάβης.
2. Θεωρείται ότι υπέστη σοβαρή βλάβη ένα όχημα το οποίο δεν μπορεί να επισκευασθεί με εργασία μικρής εκτάσεως η οποία θα του επέτρεπε να ενταχθεί στη σύνθεση μίας αμαξοστοιχίας και να κυκλοφορήσει επί των ιδίων τροχών χωρίς κίνδυνο για την εκμετάλλευση.

3. Τα ατυχήματα και οι σοβαρές βλάβες κοινοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στην Αρχή η οποία απεδέχθη το όχημα προς κυκλοφορία. Η Αρχή αυτή δύναται να ζητήσει την προσκόμιση του οχήματος που υπέστη τη βλάβη, ενδεχομένως ήδη επισκευασθέν, για εξέταση της εγκυρότητας της χορηγηθείσας αποδοχής προς εκμετάλλευση. Αν συντρέχει περίπτωση, η διαδικασία σχετικά με τη χορήγηση της αποδοχής προς εκμετάλλευση πρέπει να ανανεωθεί.
4. Οι αρμόδιες Αρχές των συμβαλλομένων Κρατών ενημερώνουν τον Οργανισμό για τα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών βλαβών στη διεθνή κυκλοφορία. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομητών δύναται, κατόπιν αιτήσεως ενός συμβαλλομένου Κράτους, να εξετάσει τα αίτια σοβαρών ατυχημάτων στη διεθνή κυκλοφορία με σκοπό τη βελτίωση ενδεχομένως των κανόνων κατασκευής και εκμετάλλευσης για τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

Άρθρο 17

Ακινητοποίηση και απόρριψη οχημάτων

Η αρμόδια Αρχή που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 5 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, μία άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένας διαχειριστής υποδομής δεν δύναται να απορρίψουν ή να ακινητοποιήσουν σιδηροδρομικά οχήματα όταν τηρούνται οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι κανονισμοί των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, οι ειδικοί όροι αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ.3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθώς και οι κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.

Άρθρο 18

Μη τήρηση των κανονισμών

1. Με την επιφύλαξη της παρ.2 και της περ.γ) της παρ.9 του άρθρου 10 των παρόντων Ενιαίων Νομικών κανόνων, οι νομικές συνέπειες που απορρέουν από την μη τήρηση των διατάξεων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των κανονισμών των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους του οποίου η αρμόδια Αρχή χορήγησε την αποδοχή προς εκμετάλλευση, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση νόμων.
2. Η μη-τήρηση των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των κανόνων των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών APTU επιφέρει συνέπειες του αστικού και ποινικού δικαίου οι οποίες, όσον αφορά την υποδομή, ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους εντός του οποίου ο διαχειριστής της υποδομής έχει την έδρα του, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση νόμων.

Άρθρο 19

Διαφωνίες

Δύο ή περισσότερα συμβαλλόμενα Κράτη που αντιμετωπίζουν μία διαφωνία σχετικά με την τεχνική αποδοχή οχημάτων και άλλων σιδηροδρομικών υλικών που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στη διεθνή κυκλοφορία, δύναται να την φέρουν ενώπιον της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομητών, αν δεν κατάφεραν να την ρυθμίσουν δια της οδού της άμεσης διαπραγμάτευσης. Τέτοιες διαφωνίες δύναται επίσης να υποβληθούν στο διαιτητικό δικαστήριο, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.