



DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 67/2004:

Cria um registo nacional de menores estrangeiros que se encontrem em situação irregular no território nacional 1798

Decreto-Lei n.º 68/2004:

Estabelece os requisitos a que obedecem a publicidade e a informação disponibilizadas aos consumidores no âmbito da aquisição de imóveis para habitação 1799

Ministério das Finanças

Decreto-Lei n.º 69/2004:

Regula a disciplina aplicável aos valores mobiliários de natureza monetária designados por papel comercial 1804

Decreto-Lei n.º 70/2004:

Altera o Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio, que regula a emissão, negociação e comercialização de *warrants* autónomos 1808

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto n.º 3/2004:

Aprova o Protocolo, de 3 de Junho de 1999, Que Altera a Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980 1811

Ministério da Economia

Decreto-Lei n.º 71/2004:

Altera o Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro, que estabelece as disposições aplicáveis à constituição e à manutenção das reservas de segurança em território nacional de produtos de petróleo 1914

Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas

Decreto-Lei n.º 72/2004:

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/40/CE, da Comissão, de 16 de Maio, que estabelece a lista, os limites de concentração e as menções constantes do rótulo para os constituintes das águas minerais naturais, bem como as condições de utilização de ar enriquecido em ozono para o tratamento das águas minerais naturais e das águas de nascente 1916

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Decreto-Lei n.º 73/2004:

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/6/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro, relativa às formalidades de declaração exigidas dos navios à chegada e ou à partida de um porto 1920

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS**Decreto-Lei n.º 67/2004****de 25 de Março**

O n.º 1 do artigo 15.º da Constituição da República Portuguesa estende aos estrangeiros e aos apátridas que se encontrem ou residam em Portugal o gozo dos direitos e a sujeição aos deveres do cidadão português.

A saúde e a educação, direitos fundamentais sociais, consagrados, respectivamente, nos artigos 64.º e 73.º da Constituição, têm um carácter universal que não pode ser afastado por qualquer interpretação restritiva, se se tiver em conta o disposto nos artigos 25.º e 26.º da Declaração Universal dos Direitos do Homem, como se impõe no n.º 2 do artigo 16.º da lei fundamental.

É sabida a existência em território nacional de cidadãos estrangeiros menores não legalizados cuja idade é inferior à mínima permitida por lei para a celebração autónoma de contrato de trabalho. Esses menores estão completamente dependentes da economia do agregado familiar a que pertencem, pois não dispõem de qualquer autonomia nem para o exercício de uma actividade laboral, nem para se ausentarem do País, nem para se legalizarem. Em suma, limitados na capacidade de exercício por força da menoridade e na capacidade de gozo por força da sua condição de imigrantes ilegais, encontram-se num vazio jurídico impeditivo do acesso aos benefícios elementares que a sociedade e o Estado destinam a todos os cidadãos sejam nacionais ou estrangeiros.

Sendo intolerável a manutenção deste estado de coisas, e sendo-o, igualmente, que a legalização dos pais se faça por via da própria paternidade, a solução parece residir numa concreta actuação das autoridades públicas sobre a protecção dos menores, já consagrada, aliás, na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Crianças, mormente no n.º 1 do seu artigo 2.º, solução que já é apontada na parte final do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 34/2003, de 25 de Fevereiro.

Pelo presente diploma é criado um registo dos cidadãos estrangeiros menores cuja situação seja ilegal em face do regime jurídico da entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 244/98, de 8 de Agosto, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 34/2003, de 25 de Fevereiro.

Cabe ao Alto-Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas, em articulação transversal com os serviços competentes da Administração Pública, garantir que os menores registados acedam ao exercício de direitos que a lei atribui aos menores em situação regular no território nacional.

A restrição quanto à natureza dos dados a recolher salvaguarda o respeito pelos limites estabelecidos no n.º 3 do artigo 35.º da Constituição e pelo n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Comissão Nacional de Protecção de Dados.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º**Objecto**

É criado um registo nacional de menores estrangeiros que se encontrem em situação irregular no território nacional.

Artigo 2.º**Âmbito**

1 — O registo referido no artigo anterior destina-se exclusivamente a assegurar o acesso dos menores ao benefício dos cuidados de saúde e à educação pré-escolar e escolar.

2 — Os dados a recolher devem cingir-se ao estritamente necessário à identificação do menor, nomeadamente o nome do menor, o nome dos progenitores, o nome de quem exerça o poder paternal e o lugar de residência do menor.

3 — Em caso nenhum os elementos constantes deste registo poderão servir de fundamento ou meio de prova para qualquer procedimento, administrativo ou judicial, contra qualquer cidadão ou cidadãos estrangeiros que exerçam o poder paternal do menor registado, salvo na medida do necessário para a protecção dos direitos deste.

4 — Em caso nenhum os elementos constantes deste registo poderão servir de base à legalização do menor registado ou do cidadão ou cidadãos estrangeiros que, sobre este, exerçam o poder paternal.

Artigo 3.º**Competência**

1 — O registo é efectuado oficiosamente, a solicitação de qualquer serviço da Administração Pública, ou por requerimento de quem exerça o poder paternal.

2 — Competem ao Alto-Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas a recolha, o tratamento e a manutenção dos dados recolhidos nos termos do presente diploma.

3 — Cabe ao Alto-Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas, em articulação transversal com os serviços competentes da Administração Pública e da administração regional autónoma, garantir que os menores registados acedam ao exercício dos mesmos direitos que a lei atribui aos menores em situação regular no território nacional.

Artigo 4.º**Regulamentação**

A regulamentação da recolha e do tratamento dos dados pessoais dos menores abrangidos pelo artigo 1.º será aprovada, no prazo de 90 dias contados a partir da entrada em vigor do presente diploma, por portaria do Ministro da Presidência.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Nuno Albuquerque Morais Sarmiento* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *José David Gomes Justino* — *Luís Filipe Pereira* — *António José de Castro Bagão Félix*.

Promulgado em 18 de Fevereiro de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 68/2004**de 25 de Março**

O presente diploma estabelece um conjunto de mecanismos que visam reforçar os direitos dos consumidores à informação e à protecção dos seus interesses económicos no âmbito da aquisição de prédio urbano para a habitação.

É facto comumente aceite o de que a compra de habitação envolve um processo complexo. Para o consumidor, tal implica a tomada de decisões relativamente a uma série de aspectos extremamente importantes que necessariamente têm repercussões, desde logo, no plano orçamental. As escolhas efectuadas neste processo têm, além de mais, reflexos a médio e longo prazos, razão pela qual influenciam directamente a pessoa ou o agregado familiar que as fazem. Estão, pois, em causa decisões relacionadas com o preço de venda, com o enquadramento urbanístico e, fundamentalmente, com as características da habitação, incluindo opções relacionadas com eficiência energética e gestão ambiental.

Para apoiar os consumidores que pretendem adquirir a sua habitação, torna-se indispensável disponibilizar aos principais interessados um conjunto de informações suficientes que lhes permita fazer análises comparativas em função daquilo que, em cada momento, constitui a oferta no mercado da construção e perceber o que melhor satisfaz os interesses em causa.

Concretizando estes objectivos, o presente diploma estabelece um conjunto de obrigações a cargo de quantos se dediquem, profissionalmente, à actividade de construção de prédios urbanos habitacionais para comercialização.

Desde logo, importa referir a obrigação de elaboração e disponibilização aos consumidores adquirentes de um documento descritivo das principais características técnicas e funcionais da habitação, características estas que se reportam ao momento de conclusão das respectivas obras de construção.

Este documento descritivo, que no presente diploma toma a designação «Ficha técnica da habitação», deve obedecer a um conjunto de requisitos legais e conter um conjunto mínimo de informações, eventualmente acompanhado de informações complementares. Quer as informações mínimas obrigatórias quer as informações complementares devem encontrar-se redigidas em língua portuguesa, de forma clara e perceptível para o destinatário.

Ainda no que se refere à ficha técnica, compete ao técnico responsável da obra e ao promotor imobiliário atestar a correspondência das informações dela constantes com as características da habitação à data de conclusão das obras, através das respectivas assinaturas feitas na própria ficha.

Por outro lado, determina o presente diploma que a não apresentação de ficha técnica da habitação implica a não celebração da escritura pelo notário. Esta regra, destinada aos contratos celebrados entre profissionais e consumidores, aplica-se, também, aos contratos celebrados entre consumidores, caso o prédio urbano objecto de transmissão já possua ficha técnica da habitação.

Acresce também que no diploma se faz impender sobre o proprietário do imóvel o dever de conservar a ficha técnica da habitação, podendo este, em caso de perda ou de destruição, solicitar a emissão de segunda via da referida ficha ao promotor imobiliário ou à câmara municipal onde se encontra depositada.

O presente diploma inclui, igualmente, as regras a que deve obedecer a publicidade sobre imóveis para

habitação e a informação que deve estar disponível nos estabelecimentos de venda, bem como normas de responsabilização do técnico da obra e do promotor imobiliário pelos danos causados ao comprador em virtude da declaração ou das informações que, constando da ficha técnica da habitação, não correspondam às verdadeiras características do imóvel.

Finalmente, e pese embora a circunstância de o regime agora previsto se centrar na informação que deve ser disponibilizada nos contratos que envolvam a aquisição da propriedade de prédios urbanos destinados à habitação, não deixa de se estabelecer uma «primeira regra» no que se refere às obrigações similares decorrentes da celebração de contratos de arrendamento. Deste modo, nos contratos de arrendamento relativos a prédios ou fracções abrangidos pelo diploma, o locador, seja ele profissional ou não, deve, antes da celebração do contrato definitivo, facultar aos futuros arrendatários o acesso à ficha técnica da habitação.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, bem como o Conselho Nacional do Consumo e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I**Objectivos, âmbito de aplicação e definições****Artigo 1.º****Objectivos**

O presente diploma estabelece um conjunto de mecanismos que visam reforçar os direitos dos consumidores à informação e à protecção dos seus interesses económicos no âmbito da aquisição de prédio urbano para habitação, bem como promover a transparência do mercado.

Artigo 2.º**Âmbito**

1 — A informação disponibilizada pelos profissionais no âmbito da actividade de construção e aquisição de prédios urbanos destinados à habitação bem como a respectiva publicidade estão sujeitas às regras previstas no presente diploma.

2 — As regras referentes à ficha técnica da habitação, constantes do capítulo II, não se aplicam:

- a) Aos prédios construídos antes da entrada em vigor do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de Agosto de 1951;
- b) Aos prédios que se encontrem edificados e sobre os quais exista licença de utilização ou haja requerimento apresentado para a respectiva emissão à data da entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 3.º**Definições**

1 — Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Promotor imobiliário» a pessoa singular ou colectiva, privada ou pública, que, directa ou indirectamente, decide, impulsiona, programa, dirige e financia, com recursos próprios ou alheios, obras de construção ou de reconstrução de pré-

dios urbanos destinados à habitação, para si ou para aquisição sob qualquer título;

- b) «Habitação» a unidade na qual se processa a vida de um agregado residente no edifício, a qual compreende o fogo e as suas dependências;
- c) «Fogo» o conjunto de espaços e compartimentos privados nucleares de cada habitação (tais como salas, quartos, cozinha, instalações sanitárias, arrumos, despensa, arrecadações em cave ou em sótão, corredores, vestíbulos), conjunto esse confinado por uma envolvente que separa o fogo do ambiente exterior e do resto do edifício;
- d) «Dependências do fogo» os espaços privados periféricos desse fogo (tais como varandas, balcões, terraços, arrecadações em cave ou em sótão ou em corpos anexos, logradouros pavimentados, telheiros e alpendres), espaços esses exteriores à envolvente que confina o fogo;
- e) «Espaços comuns» os espaços destinados a serviços comuns (átrios, comunicações horizontais e verticais, pisos vazados, logradouros e estacionamento em cave nos edifícios multifamiliares) e espaços destinados a serviços técnicos;
- f) «Compartimento» o espaço privado, ou conjunto de espaços privados directamente interligados, delimitado por paredes e com acesso através de vão ou vãos guarnecidos com portas ou com disposições construtivas equivalentes;
- g) «Planta simplificada» a planta rigorosa e à escala, limpa de informação dispensável à perfeita compreensão do objecto de representação, por forma a melhor comunicar com o consumidor comum;
- h) «Serviços acessórios» os serviços de apoio residencial disponibilizados no acto da compra ou de arrendamento da habitação, tais como portaria e vigilância, salas equipadas para actividades especializadas e zonas exteriores ajardinadas e ou equipadas, designadamente, com mobiliário urbano ou instalações de lazer e recreio.

2 — Relevam ainda, no tocante à aplicação do presente diploma:

- a) O Regulamento Geral das Edificações Urbanas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de Agosto de 1951, com as posteriores alterações, para as definições de área bruta da habitação, área bruta do fogo, área útil de um compartimento e área útil do fogo;
- b) O Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro, com as posteriores alterações, para as definições de construção, reconstrução, ampliação e alteração.

3 — As obrigações a cargo do promotor imobiliário previstas no presente diploma incumbem, na falta deste, ao profissional que venda ou que transmita onerosamente o prédio urbano destinado à habitação.

CAPÍTULO II

Da ficha técnica da habitação

Artigo 4.º

Ficha técnica da habitação

1 — Sem prejuízo de outras obrigações legais, o promotor imobiliário está obrigado a elaborar um documento

descritivo das características técnicas e funcionais do prédio urbano para fim habitacional, documento que toma a designação «Ficha técnica da habitação».

2 — As características técnicas e funcionais descritas na ficha técnica da habitação reportam-se ao momento de conclusão das obras de construção, reconstrução, ampliação ou alteração do prédio urbano de acordo com o conteúdo das telas finais devidamente aprovadas.

3 — Compete ao técnico responsável pela obra e ao promotor imobiliário atestar a correspondência entre as informações a que se referem os n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6, alínea c), todos do artigo 7.º, constantes na ficha técnica da habitação e as características da habitação, através de declaração comprovativa devidamente assinada na referida ficha.

4 — Para efeitos da divulgação prevista no artigo 11.º e nos casos em que a obra ainda não está concluída, deve existir uma versão provisória da ficha técnica da habitação, cujo teor informativo se reporta aos projectos de arquitectura e das especialidades.

5 — A versão provisória a que se refere o número anterior deve ser atestada pelos autores dos projectos.

Artigo 5.º

Arquivo e depósito da ficha técnica da habitação

1 — O promotor imobiliário deve manter, por um período mínimo de 10 anos, um arquivo devidamente organizado das fichas técnicas da habitação que tenha emitido relativas a cada prédio ou fracção.

2 — Sem prejuízo da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo, o promotor imobiliário está obrigado a depositar um exemplar da ficha técnica da habitação de cada prédio ou fracção na câmara municipal onde correr os seus termos o processo de licenciamento respectivo.

3 — O depósito referido no número anterior é efectuado contra o pagamento de taxa a fixar pela assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal, antes da realização da escritura que envolva a aquisição da propriedade de prédio ou fracção destinada à habitação.

Artigo 6.º

Redacção da ficha técnica da habitação

1 — A ficha técnica da habitação deve estar redigida em língua portuguesa, em termos claros e compreensíveis para o comprador, de modo a ser facilmente legível e sem remissões para textos técnicos cuja compreensão presuponha conhecimentos específicos.

2 — Os elementos constantes da ficha técnica da habitação devem estar em conformidade com os projectos de arquitectura e das especialidades e integrar as alterações ocorridas ao longo da obra, tal como se encontram registadas nas telas finais, de acordo com o previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 128.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro.

Artigo 7.º

Elementos constantes da ficha técnica da habitação

1 — A ficha técnica da habitação deve conter informação sobre os principais profissionais envolvidos no projecto, construção, reconstrução, ampliação ou alteração, bem como na aquisição da habitação, e ainda sobre o loteamento, o prédio urbano e a fracção autónoma ou a habitação unifamiliar.

2 — A informação sobre os profissionais envolvidos deve incluir:

- a) Identificação do construtor, contendo os dados de inscrição no Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário (IMOPPI);
- b) Identificação dos autores dos projectos de arquitectura e de estruturas, contendo os números de registo como membros das respectivas ordens profissionais;
- c) Identificação do técnico responsável da obra, com identificação do número de registo na respectiva ordem, ou na associação profissional, se for o caso;
- d) Identificação do promotor imobiliário.

3 — A informação sobre o loteamento deve incluir:

- a) Número total de edifícios;
- b) Número total de fogos;
- c) Número total de lugares de estacionamento;
- d) Número e tipo de equipamentos colectivos existentes e ou previstos;
- e) Identificação das entidades incumbidas da promoção, da gestão e da manutenção dos equipamentos referidos na alínea anterior;
- f) Planta de síntese do loteamento, com o conteúdo previsto na legislação em vigor, nomeadamente na Portaria n.º 1110/2001, de 19 de Setembro.

4 — A informação sobre o prédio urbano deve incluir:

- a) Identificação do prédio urbano, com indicação da sua localização, do número de inscrição na matriz predial e do número e data da licença de utilização;
- b) Descrição do prédio urbano, com indicação do número de pisos acima do solo, do número total de fogos, do número de ascensores, da existência de outro tipo de utilização que não a habitacional e respectiva localização, do número de lugares de estacionamento reservado aos moradores do prédio, das condições de acesso a pessoas com mobilidade condicionada e da existência de sala de reuniões de condóminos e de casa do porteiro;
- c) Caracterização das soluções construtivas dos principais elementos de construção do prédio, nomeadamente das fundações e da estrutura, das paredes exteriores e da cobertura;
- d) Descrição dos principais materiais e produtos de construção utilizados nos espaços comuns do edifício, especialmente daqueles que estejam em contacto directo com os moradores, e lista dos respectivos fabricantes, contendo contactos e moradas;
- e) Descrição dos sistemas de controlo e gestão do prédio, nomeadamente no que se refere à segurança contra intrusão, à segurança contra incêndio, à gestão energética e à gestão ambiental;
- f) Localização dos equipamentos ruidosos, tais como ascensores, grupos geradores e grupos hidropressores;
- g) Localização de equipamentos facultativos de condições de acesso ao prédio de pessoas com deficiência, nomeadamente motora, visual ou auditiva;

h) Planta simplificada do piso de entrada no edifício, com indicação da orientação, e a localização das portas exteriores, circulações horizontais, escadas e ascensores.

5 — A informação sobre a fracção autónoma deve incluir:

- a) Identificação da fracção autónoma, com indicação da sua localização e do número e data da licença de utilização;
- b) Descrição da habitação, nomeadamente do fogo e das dependências do fogo, com indicação da área bruta da habitação, da área bruta do fogo, da área útil do fogo, da área útil de cada compartimento e da área útil de cada dependência do fogo;
- c) Caracterização das soluções construtivas dos principais elementos de construção, nomeadamente das paredes exteriores e interiores, dos pavimentos e escadas, dos tectos e coberturas, das portas exteriores e interiores, da caixilharia exterior e dos sistemas de protecção solar dos vãos;
- d) Descrição dos principais materiais e produtos de construção, especialmente daqueles que estejam em contacto directo com os moradores, e lista dos respectivos fabricantes, contendo os seus contactos e moradas;
- e) Caracterização das instalações na habitação, nomeadamente de distribuição de água, de drenagem de águas residuais domésticas, de drenagem de águas pluviais, de distribuição de gás, de distribuição de energia eléctrica, de climatização e aquecimento, de ventilação e evacuação de fumos e gases e de comunicações telefónicas e telecomunicações;
- f) Descrição dos equipamentos incorporados na habitação, nomeadamente dos da cozinha e das instalações sanitárias, e lista dos respectivos fabricantes, contendo os seus contactos e moradas;
- g) Planta simplificada do piso de acesso ao fogo, com destaque para a localização do fogo e dos espaços comuns, e com indicação da localização de extintores portáteis e das saídas de emergência em caso de incêndio;
- h) Plantas simplificadas da habitação, incluindo planta do fogo com identificação de todos os compartimentos e a localização dos equipamentos incorporados, fixos ou móveis;
- i) Plantas simplificadas das redes existentes na habitação, nomeadamente das redes de distribuição de água, de drenagem de águas residuais domésticas, de distribuição de energia eléctrica, de distribuição de gás, de climatização e aquecimento e de comunicações e entretenimento.

6 — A ficha técnica da habitação deve ainda conter informação sobre:

- a) Garantia da habitação, bem como o seu modo de accionamento em caso de detecção de defeitos;
- b) Regras de funcionamento do condomínio, caso existam, e contratos de prestação de serviços que tenham sido celebrados;
- c) Regras de manutenção dos equipamentos instalados que requerem tratamento especial.

7 — A informação sobre as soluções construtivas a que se referem as alíneas c) dos n.ºs 4 e 5 deve incidir fundamentalmente sobre os aspectos determinantes para a segurança, a saúde e o conforto dos utentes da habitação.

8 — Os elementos gráficos a que se referem as alíneas f) do n.º 3, h) do n.º 4 e g), h) e i) do n.º 5 devem constituir anexos à ficha técnica da habitação, devidamente numerados.

9 — A informação sobre os principais materiais e produtos de construção utilizados na habitação, a que se refere a alínea d) do n.º 5 do presente artigo, deve descrever, em particular:

- a) O material utilizado nas paredes com especificação da existência ou não de parede dupla e respectivos revestimentos;
- b) O tipo de protecção contra ruído e variações térmicas;
- c) O tipo de cobertura e de pavimento;
- d) O tipo de material de impermeabilização, caso exista;
- e) O tipo de material das canalizações e eficiência que os mesmos oferecem;
- f) O material empregue na caixilharia e nos estores;
- g) O tipo de porta de entrada.

10 — A informação prevista nas alíneas d) do n.º 4 e d) e f) do n.º 5 na parte em que contém referência a elementos nominativos que não sejam públicos apenas deve ser facultada ao proprietário do imóvel.

Artigo 8.º

Informações complementares

1 — O disposto no artigo anterior não prejudica a possibilidade de o promotor imobiliário incluir na ficha técnica da habitação informações complementares que considere importantes, designadamente as que se referiram a:

- a) Outros aspectos relacionados com a administração do condomínio, para além dos mencionados na alínea b) do n.º 6 do artigo 7.º;
- b) Instruções sobre uso e manutenção das instalações e equipamentos, incluindo conselhos úteis no que respeita à segurança do prédio ou fracção, espaços comuns e serviços acessórios.

2 — As informações complementares incluídas na ficha técnica da habitação devem respeitar o disposto no n.º 1 do artigo 6.º

Artigo 9.º

Apresentação da ficha técnica da habitação

1 — Sem prejuízo de outras normas aplicáveis, não pode ser celebrada a escritura pública que envolva a aquisição da propriedade de prédio ou fracção destinada à habitação sem que o notário se certifique da existência da ficha técnica da habitação e de que a mesma é entregue ao comprador.

2 — Não pode ser celebrado o contrato de compra e venda com mútuo, garantido ou não por hipoteca, nos termos do Decreto-Lei n.º 255/93, de 15 de Julho, sem que a instituição de crédito assegure a entrega da

ficha técnica da habitação ao comprador no momento em que é preenchido o modelo a que se refere a Portaria n.º 669-A/93, de 16 de Julho, alterada pela Portaria n.º 882/94, de 1 de Outubro.

Artigo 10.º

Conservação da ficha técnica da habitação

1 — O proprietário do prédio ou fracção está obrigado a conservar em bom estado a respectiva ficha técnica da habitação.

2 — Em caso de perda ou destruição da ficha técnica da habitação, o proprietário deve solicitar ao promotor imobiliário ou à câmara municipal a emissão de segunda via da referida ficha.

3 — A emissão de segunda via pela câmara municipal é efectuada contra o pagamento de taxa a fixar pela assembleia municipal, sob proposta daquela.

CAPÍTULO III

Da informação obrigatoriamente disponível nos estabelecimentos de venda e da publicidade

Artigo 11.º

Divulgação de informação

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 10 do artigo 7.º, nos locais de atendimento e de venda ao público, o vendedor, a empresa de mediação imobiliária ou outro profissional que se encontre incumbido de comercializar prédios urbanos destinados à habitação está obrigado a disponibilizar informação documentada, designadamente, sobre:

- a) Cópia da ficha técnica da habitação, caso esta já exista;
- b) Cópia de versão provisória da ficha técnica da habitação, caso ainda não exista a ficha técnica da habitação;
- c) Preço por metro quadrado da área útil da habitação;
- d) Preço total da habitação, com explicitação dos impostos e outras obrigações legais que incidem sobre a aquisição e formas de pagamento propostas.

2 — Para efeitos do disposto na alínea b) do número anterior, os elementos constantes da versão provisória da ficha técnica da habitação devem estar em conformidade com os projectos de arquitectura e das especialidades e conter obrigatoriamente a informação indicada no n.º 2 e nas alíneas a), b), c) e d) do n.º 3, b), c), d), e) e f) do n.º 4 e b), c), d), e), f), g) e h) do n.º 5. todos do artigo 7.º

3 — Sem prejuízo das obrigações mencionadas nos números anteriores, os profissionais mencionados no n.º 1 do presente artigo estão obrigados a disponibilizar para consulta no local de venda uma cópia autenticada do projecto completo do prédio, incluindo os diversos projectos das especialidades.

4 — A informação que incida sobre prédios urbanos em construção deve, ainda, fazer referência ao número de alvará de licença de construção e aos prazos previstos para a sua conclusão.

5 — A existência da ficha técnica da habitação ou da sua versão provisória deve ser anunciada, em lugar bem visível, nos locais de atendimento e de venda ao público.

Artigo 12.º

Publicidade

1 — A publicidade sobre venda de imóveis para a habitação deve respeitar as regras constantes do Código da Publicidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 330/90, de 23 de Outubro, com as alterações subsequentes que lhe foram introduzidas.

2 — Sem prejuízo do mencionado no número anterior, a publicidade à venda de imóveis para a habitação deve, em especial, ser conforme às características da habitação, esclarecer os respectivos destinatários sobre se esta se encontra em fase de construção e conter, designadamente, os seguintes elementos:

- a) Identificação completa do promotor imobiliário e do vendedor, caso não sejam a mesma pessoa;
- b) Prazo previsto para conclusão das obras, se for caso disso;
- c) Área útil da habitação;
- d) Tipo e marca dos materiais e produtos de construção, sempre que haja qualquer referência aos mesmos;
- e) Existência de condições de acesso para pessoas com deficiência, nomeadamente motora, visual ou auditiva, caso tais condições existam.

3 — As fotografias ou imagens gráficas utilizadas na publicidade de imóveis devem reproduzir fielmente o local publicitado, referindo explicitamente que se representa apenas o edifício ou o edifício e a sua envolvente próxima acabada.

CAPÍTULO IV

Das contra-ordenações e da fiscalização

Artigo 13.º

Contra-ordenações

1 — Sem prejuízo de outras sanções que se mostrem aplicáveis, constituem contra-ordenações:

- a) A inclusão na ficha técnica da habitação de informações que não têm total correspondência com as características reais da habitação;
- b) As falsas declarações do técnico responsável pela obra na declaração comprovativa relativamente à correspondência das informações constantes da ficha técnica da habitação com as características da habitação;
- c) A não organização em arquivo das fichas técnicas da habitação a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º;
- d) O incumprimento da obrigação de depósito na câmara municipal do exemplar da ficha técnica da habitação a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º, ou o não cumprimento atempado dessa obrigação;
- e) A violação do disposto no artigo 11.º;
- f) A violação do preceituado no artigo 12.º

2 — As contra-ordenações previstas nas alíneas a) e b) do número anterior são puníveis com coima de € 2490

até € 3490 ou de € 12 470 até € 44 890, consoante o infractor seja pessoa singular ou pessoa colectiva.

3 — As contra-ordenações previstas nas alíneas c) e d) do n.º 1 são puníveis com coima de € 2490 até € 3490 ou de € 7480 até € 24 940, consoante o infractor seja pessoa singular ou pessoa colectiva.

4 — A contra-ordenação prevista na alínea e) do n.º 1 é punível com coima de € 2490 até € 3490 ou de € 12 470 até € 44 890, consoante o infractor seja pessoa singular ou colectiva.

5 — A contra-ordenação referida na alínea f) do n.º 1 é punível com coima de € 1740 até € 3490 ou de € 3490 até € 44 890, consoante o infractor seja pessoa singular ou colectiva.

6 — A negligência é sempre punível.

Artigo 14.º

Sanções acessórias

1 — Quando a gravidade da infracção o justifique, podem, ainda, ser aplicadas as seguintes sanções acessórias:

- a) Apreensão de objectos utilizados na prática das contra-ordenações;
- b) Encerramento temporário das instalações ou estabelecimentos onde se verifique o exercício da actividade;
- c) Interdição do exercício da actividade.

2 — As sanções previstas nas alíneas b) e c) do número anterior têm uma duração máxima de dois anos, contados a partir da decisão condenatória definitiva.

Artigo 15.º

Fiscalização e instrução dos processos por contra-ordenação

1 — Constitui atribuição do Instituto do Consumidor fiscalizar e instruir os processos por contra-ordenação em matéria de publicidade a que se refere a alínea f) do n.º 1 do artigo 13.º, competindo à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade aplicar as coimas e demais sanções.

2 — Constitui atribuição do IMOPPI inspeccionar, fiscalizar e instruir os respectivos processos por contra-ordenação, quando se verifiquem as infracções mencionadas nas alíneas a) a c) e e) do n.º 1 do artigo 13.º, competindo ao seu presidente aplicar as respectivas coimas e demais sanções.

3 — Compete à câmara municipal inspeccionar, fiscalizar e instruir os respectivos processos por contra-ordenação quando se verifique a infracção mencionada na alínea d) do n.º 1 do artigo 13.º, competindo ao seu presidente aplicar as respectivas coimas e demais sanções.

4 — A receita das coimas reverte em 60 % para o Estado e em 40 % para o Instituto do Consumidor, para o IMOPPI ou, ainda, para a câmara municipal, consoante os casos, de acordo com as regras previstas nos números anteriores.

5 — A receita das coimas aplicadas pelos presidentes de câmara pela contra-ordenação prevista na alínea d) do n.º 1 do artigo 13.º reverte na totalidade para a respectiva câmara municipal.

Artigo 16.º

Responsabilidade civil

1 — O técnico responsável pela obra e o promotor imobiliário mencionados no artigo 4.º são solidariamente responsáveis pelos danos causados ao comprador ou a terceiros, caso o teor da declaração ou das informações constantes na ficha técnica da habitação não corresponda à verdade, sem prejuízo das normas gerais sobre responsabilidade civil aplicáveis.

2 — A responsabilidade solidária referida no número anterior cessa quando o prédio urbano para fim habitacional seja objecto de obras de construção, reconstrução, ampliação ou alteração, realizadas por iniciativa do respectivo proprietário, em momento posterior à emissão original da competente ficha técnica da habitação, desde que, em virtude de tais obras, as características técnicas e funcionais aí descritas deixem, efectivamente, de corresponder às originais características do edificado.

CAPÍTULO V

Extensão do âmbito de aplicação

Artigo 17.º

Contratos de arrendamento

Nos contratos de arrendamento relativos a imóveis para habitação abrangidos pelo presente diploma, o locador, seja ou não profissional, ou a empresa de mediação imobiliária, quando legalmente habilitada para o efeito, deve, antes da celebração do contrato, facultar ao arrendatário o acesso à ficha técnica da habitação a que se refere o artigo 4.º

Artigo 18.º

Contratos celebrados entre consumidores

O disposto no n.º 1 do artigo 9.º aplica-se aos contratos celebrados entre consumidores, caso o prédio urbano destinado à habitação que é objecto de transmissão já possua ficha técnica da habitação.

CAPÍTULO VI

Disposições finais e transitórias

Artigo 19.º

Modelo da ficha técnica da habitação

O modelo da ficha técnica da habitação é aprovado por portaria conjunta dos ministros que tutelam a economia, a habitação e a defesa do consumidor, no prazo máximo de 90 dias a contar da data da entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 20.º

Disposição transitória

Os profissionais abrangidos pelo presente diploma dispõem de um período máximo de 90 dias, a contar da entrada em vigor da portaria conjunta referida no artigo anterior, para se adaptarem aos requisitos a que obedecem a publicidade e a informação disponibilizadas

aos consumidores no âmbito da aquisição de imóveis para habitação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso — Maria Manuela Dias Ferreira Leite — Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona — José Luís Fazenda Arnaut Duarte — Carlos Manuel Tavares da Silva — António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.*

Promulgado em 12 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**Decreto-Lei n.º 69/2004**

de 25 de Março

O regime jurídico dos valores representativos de dívida de curto prazo, vulgarmente denominados «papel comercial», foi fixado no Decreto-Lei n.º 181/92, de 22 de Agosto, tendo sido ulteriormente alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 231/94, de 14 de Setembro, 343/98, de 6 de Novembro, e 26/2000, de 3 de Março.

À luz do desenvolvimento dos mercados de capitais e monetários, torna-se aconselhável a revisão do regime jurídico do «papel comercial», no sentido de criar condições de funcionamento do respectivo mercado mais eficientes e mais próximas das da realidade europeia, e com o particular objectivo de contribuir para o reforço da dinamização do mercado de capitais em Portugal.

O presente diploma substitui integralmente o regime jurídico em vigor, ocupando-se, apenas, da disciplina relativa a valores mobiliários com prazo inferior a um ano, para os quais se mantém a dispensa de registo comercial e a possibilidade de serem emitidos de forma contínua ou por séries. Fora do âmbito de aplicação deste decreto-lei ficam os valores mobiliários de prazo igual ou superior a um ano aos quais é aplicável o regime do Código dos Valores Mobiliários.

Das alterações introduzidas merece especial destaque a não exigibilidade de *rating* ou de prestação de garantia quando se trate de emitentes com capitais próprios ou património líquido não inferiores a 5 milhões de euros ou sempre que o valor nominal unitário da emissão seja igual ou superior a € 50 000.

Por outro lado, acompanhando alterações introduzidas no Código dos Valores Mobiliários, é transferida para a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários a competência regulamentar e fiscalizadora. Mantém-se, para a emissão e oferta à subscrição pública e particular, um sistema simplificado de informação ao mercado, prevendo-se a possibilidade de registo em qualquer dos sistemas centralizados de valores mobiliários.

Foram ouvidos o Banco de Portugal, a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, a Associação Portuguesa de Bancos, a Associação Portuguesa das Sociedades Gestoras de Patrimónios e de Fundos de Investimento, a Euronext Lisbon — Sociedade Gestora de Mercados Regulamentados, S. A., e a OPEX — Socie-

dade Gestora de Mercado de Valores Mobiliários não Regulamentado, S. A.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

TÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente diploma regula a disciplina aplicável aos valores mobiliários de natureza monetária designados por papel comercial.

2 — São papel comercial os valores mobiliários representativos de dívida emitidos pelas entidades referidas no n.º 1 do artigo seguinte por prazo inferior a um ano.

Artigo 2.º

Capacidade

1 — Têm capacidade para emitir papel comercial as sociedades comerciais ou civis sob a forma comercial, as cooperativas, as empresas públicas e as demais pessoas colectivas de direito público ou privado.

2 — As entidades emitentes de papel comercial, com excepção das instituições de crédito, das sociedades financeiras, das empresas de seguros e das sociedades gestoras de fundos de pensões, não podem obter, com a emissão deste tipo de valor mobiliário, recursos financeiros superiores ao triplo dos seus capitais próprios ou, no caso de entidades que não estejam sujeitas à adopção do plano oficial de contabilidade, ao triplo do seu património líquido.

Artigo 3.º

Capital próprio, património líquido e fundos próprios

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Capitais próprios» o somatório do capital realizado, deduzidas as acções próprias, com as reservas, os resultados transitados e os ajustamentos de partes de capital em filiais e associadas;
- b) «Património líquido» a diferença entre o montante total líquido dos bens activos detidos e o total das responsabilidades assumidas e não liquidadas.
- c) «Fundos próprios» os montantes indicados no Aviso do Banco de Portugal n.º 12/92, de 29 de Dezembro, calculados nas condições aí estabelecidas;

TÍTULO II

Emissão

Artigo 4.º

Requisitos de emissão

1 — Para a emissão de papel comercial, devem as entidades emitentes preencher um dos seguintes requisitos:

- a) Evidenciar no último balanço aprovado e sujeito a certificação legal de contas ou a auditoria efec-

tuada por revisor oficial de contas, consoante o caso, capitais próprios ou património líquido não inferior a 5 milhões de euros ou o seu contravalor em euros, caso esses capitais ou património sejam expressos em moeda diferente do euro; ou

- b) Apresentar notação de risco da emissão do programa de emissão a que se refere o n.º 1 do artigo 7.º ou notação de risco de curto prazo do emitente, atribuída por sociedade de notação de risco registada na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários; ou
- c) Obter, a favor dos detentores, garantia autónoma à primeira interpelação que assegure o cumprimento das obrigações de pagamento decorrentes da emissão ou do programa a que se refere o n.º 1 do artigo 7.º

2 — A exigência dos requisitos a que se refere o número anterior não se aplica ao papel comercial cujo valor nominal unitário seja igual ou superior a € 50 000 ou o seu contravalor em euros, caso seja expresso em moeda diferente do euro.

Artigo 5.º

Garantias

A garantia a que se refere a alínea c) do n.º 1 do artigo anterior só pode ser prestada por instituição de crédito:

- a) Cujo objecto abranja a prestação de garantias;
- b) Cujos fundos próprios não sejam inferiores a 5 milhões de euros, ou o seu contravalor em euros, se aqueles forem expressos numa outra moeda.

Artigo 6.º

Tipicidade

Salvo disposição legal em contrário, é proibida a emissão de valores mobiliários de natureza monetária de prazo inferior a um ano que não cumpram o disposto no presente diploma.

Artigo 7.º

Modalidades de emissão

1 — O papel comercial pode ser objecto de emissão simples ou, de acordo com o programa de emissão, contínua ou por séries.

2 — A emissão de papel comercial não é aplicável o disposto no artigo 169.º do Código dos Valores Mobiliários e no artigo 349.º do Código das Sociedades Comerciais.

Artigo 8.º

Registo da emissão

1 — A emissão de papel comercial deve ser registada junto da respectiva entidade emitente ou em conta aberta junto de intermediário financeiro que, para o efeito, a represente.

2 — Do registo de emissão de papel comercial constam, com as devidas adaptações, as menções a que se refere o artigo 44.º do Código dos Valores Mobiliários.

3 — A emissão de papel comercial não está sujeita a registo comercial.

Artigo 9.º**Reembolso**

1 — O papel comercial pode ser reembolsado antes do fim do prazo de emissão, nos termos previstos nas condições de emissão ou do programa de emissão.

2 — A aquisição de papel comercial pela respectiva entidade emitente equivale ao seu reembolso.

Artigo 10.º**Forma de representação**

O papel comercial pode ser nominativo ou ao portador registado e deve observar a forma escritural.

Artigo 11.º**Registo de titularidade**

A titularidade do papel comercial é registada nos termos dos artigos 61.º e seguintes do Código dos Valores Mobiliários.

TÍTULO III**Ofertas e admissão****Artigo 12.º****Modalidades e registo simplificado**

1 — À qualificação da oferta de papel comercial como pública ou particular é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto nos artigos 109.º e 110.º do Código dos Valores Mobiliários, sendo sempre havida como particular a oferta cujo valor nominal unitário seja o previsto no n.º 2 do artigo 4.º

2 — A realização de oferta pública de papel comercial dirigida especificamente a pessoas com residência ou estabelecimento em Portugal está sujeita a registo prévio simplificado na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, podendo o mesmo respeitar à emissão ou ao programa de emissão a que se refere o n.º 1 do artigo 7.º

3 — O registo ou a sua recusa devem ser comunicados ao emitente no prazo de três dias úteis.

4 — O lançamento de ofertas públicas de distribuição de papel comercial exige a emissão de certificação legal de contas ou de auditoria às contas do emitente efectuada por um revisor oficial de contas ou por uma sociedade revisora oficial de contas, pelo menos no que respeita ao exercício imediatamente anterior, e o cumprimento de um dos requisitos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º

5 — À publicidade da oferta é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto nos artigos 121.º e 122.º do Código dos Valores Mobiliários.

Artigo 13.º**Instrução do pedido de registo**

O pedido de registo é instruído com cópia da nota informativa a elaborar nos termos do artigo 17.º

Artigo 14.º**Retirada da oferta**

1 — A Comissão do Mercado de Valores Mobiliários deve ordenar a retirada da oferta se verificar que esta

enferma de alguma ilegalidade ou violação de regulamento insanáveis.

2 — A decisão de retirada é divulgada pela Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, a expensas do oferente, nos mesmos termos em que foi divulgada a nota informativa.

Artigo 15.º**Assistência e colocação**

1 — As ofertas públicas de papel comercial devem ser realizadas com intervenção de intermediário financeiro, legalmente habilitado para o efeito, que presta, pelo menos, os seguintes serviços:

- a) Assistência e colocação nas ofertas públicas de distribuição;
- b) Pagamento, por conta e ordem da entidade emitente, dos direitos patrimoniais decorrentes da emissão.

2 — As ofertas particulares de papel comercial emitidas por entidade sem certificação legal de contas ou auditoria às contas efectuada por um revisor oficial de contas ou por uma sociedade revisora oficial de contas exigem a intervenção de um intermediário financeiro que, em qualquer caso e independentemente de outros deveres impostos por lei, deve proceder à prévia verificação da observância do limite estabelecido no n.º 2 do artigo 2.º

Artigo 16.º**Admissão à negociação**

1 — O papel comercial pode ser admitido à negociação em mercado de valores mobiliários.

2 — A Comissão do Mercado de Valores Mobiliários pode definir por regulamento, sob proposta da entidade gestora do mercado, a informação a prestar pela entidade emitente, em complemento da constante da nota informativa a que se refere o artigo 17.º, que se revele necessária para a negociação em mercado.

TÍTULO IV**Deveres de informação****Artigo 17.º****Nota informativa**

1 — As entidades que emitam papel comercial devem elaborar uma nota informativa que tem por objecto a emissão ou o programa de emissão, contendo informação sobre a sua situação patrimonial, económica e financeira, da qual devem constar obrigatoriamente:

- a) Os elementos a que se refere o artigo 171.º do Código das Sociedades Comerciais;
- b) A identificação das pessoas responsáveis pela qualidade da informação contida na nota informativa;
- c) As características genéricas do programa de emissão, nomeadamente no respeitante a montantes, prazos, denominação e cadência da emissão do papel comercial;
- d) O modo de determinação dos juros e, nas ofertas públicas, os termos da sua divulgação;
- e) A natureza e âmbito de eventuais garantias prestadas à emissão;

- f) Informação sobre a notação de risco atribuída por empresa de notação de risco registada na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, caso exista;
- g) O código de identificação do papel comercial objecto da oferta, caso exista;
- h) O regime fiscal aplicável;
- i) O balanço, a demonstração de resultados e a demonstração da origem e da aplicação de fundos da entidade emitente relativos aos três últimos exercícios anteriores ao do programa da emissão ou apenas aos exercícios decorridos desde a constituição do emitente com contas aprovadas;
- j) A indicação sumária da dependência da entidade emitente relativamente a quaisquer factos que tenham importância significativa para a sua actividade e sejam susceptíveis de afectar a rentabilidade do emitente no prazo abrangido pelo programa de emissão até à data do último reembolso, designadamente alvarás, patentes, contratos ou novos processos de fabrico.

2 — A nota informativa de oferta pública de papel comercial deve ainda incluir, na sua capa, uma descrição dos factores de risco inerentes à oferta, ao emitente ou às suas actividades e uma descrição das limitações relevantes do investimento proposto, bem como, caso exista, a notação de risco atribuída à emissão ou ao programa de emissão.

3 — Respeitando a nota informativa a um programa de emissão, a entidade emitente deve elaborar, previamente a cada emissão, uma informação complementar na medida do necessário para a individualização da mesma.

4 — Sempre que a entidade emitente seja uma sociedade em relação de domínio, as informações referidas nas alíneas i) e j) do n.º 1 devem ser facultadas autonomamente no que respeita à sociedade e, de forma consolidada, ao grupo.

5 — Deve ser elaborada nova nota informativa, de que constem todos os elementos previstos nos números anteriores, sempre que ocorra qualquer circunstância susceptível de influir de maneira relevante na avaliação da capacidade financeira da entidade emitente ou do garante.

6 — O disposto nos artigos 116.º e 156.º do Código dos Valores Mobiliários não se aplica às entidades emitentes de papel comercial.

Artigo 18.º

Idioma

1 — A nota informativa de oferta particular não está sujeita ao disposto no artigo 6.º do Código dos Valores Mobiliários.

2 — À nota informativa de ofertas públicas de papel comercial é aplicável o disposto nos artigos 163.º-A e 237.º-A do Código dos Valores Mobiliários.

Artigo 19.º

Divulgação

A nota informativa é divulgada gratuitamente aos investidores:

- a) Nas ofertas públicas de papel comercial até ao início da oferta através de disponibilização junto

do emitente e das entidades colocadoras e por meio do sistema de difusão de informação da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários;

- b) Nas ofertas particulares de papel comercial, junto do emitente, antes do início do período de subscrição da emissão.

Artigo 20.º

Responsabilidade pelo conteúdo da informação

Aplica-se à informação incluída na nota informativa de ofertas públicas de papel comercial o disposto nos artigos 149.º e seguintes do Código dos Valores Mobiliários.

TÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 21.º

Regulamentação

Compete à Comissão do Mercado de Valores Mobiliários elaborar os regulamentos necessários à concretização do disposto no presente diploma e aos demais aspectos relacionados com o papel comercial, nomeadamente sobre as seguintes matérias:

- a) Instrução do pedido de registo;
- b) Forma de liquidação dos juros relativos à emissão de papel comercial;
- c) Condições de rateio;
- d) Caducidade do registo da oferta;
- e) Adaptação do conteúdo da nota informativa às entidades emitentes de papel comercial que se encontrem, com outras sociedades, em relação de domínio;
- f) Termos em que deve ser divulgada a oferta pública de papel comercial;
- g) Termos em que devem ser divulgados os factos relevantes respeitantes aos emitentes.

Artigo 22.º

Supervisão

Compete à Comissão do Mercado de Valores Mobiliários fiscalizar o cumprimento do presente diploma e a supervisão dos mercados onde seja negociado papel comercial.

Artigo 23.º

Informação estatística

A informação estatística relativa à emissão de papel comercial é prestada ao Banco de Portugal nos termos a definir por este.

Artigo 24.º

Direito transitório

O presente diploma é aplicável às emissões de papel comercial deliberadas em data posterior à da sua entrada em vigor e, bem assim, às emissões de papel comercial efectuadas ao abrigo de novos programas ou de programas renovados em data posterior à da sua entrada em vigor.

Artigo 25.º**Revogação**

São revogados o Decreto-Lei n.º 181/92, de 22 de Agosto, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 231/94, de 14 de Setembro, 343/98, de 6 de Novembro, e 26/2000, de 3 de Março, e a Portaria n.º 815-A/94, de 14 de Setembro.

Artigo 26.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Fevereiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona*.

Promulgado em 12 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 70/2004

de 25 de Março

O Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio, reconheceu no ordenamento nacional os *warrants* autónomos qualificando-os como valores mobiliários. Em decorrência de normas habilitantes, a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM) emitiu regulamentação a concretizar alguns dos aspectos do instrumento.

A experiência de aplicação do diploma e a prática internacional na matéria aconselham, contudo, que seja flexibilizado o regime instituído, permitindo à CMVM emitir normas regulamentares sobre, nomeadamente, a delimitação dos activos subjacentes e das entidades habilitadas a emitir *warrants* autónomos.

A revogação do princípio da tipicidade dos valores mobiliários consagrada no artigo 1.º do Código dos Valores Mobiliários obrigou também a que fossem ponderados acertos suplementares no diploma, mantendo, contudo, alguns aspectos que se entendem estruturantes do regime dos *warrants* autónomos.

Aproveitou-se também o ensejo para estender o regime dos *warrants* autónomos a valores mobiliários análogos no que respeita a activos subjacentes e entidades emitentes habilitadas. Com efeito, estas duas regras são fundamentais para assegurar a necessária salvaguarda dos interesses dos investidores em valores mobiliários que apresentem uma estrutura de risco e comportamento análogo aos *warrants* autónomos e o necessário apetrechamento técnico das entidades emitentes.

Foram ouvidos a CMVM, o Banco de Portugal, a Associação Portuguesa de Bancos, a Associação Portuguesa de Sociedades Corretoras e Financeiras de Corretagem, a Associação Portuguesa das Sociedades Gestoras de Patrimónios e de Fundos de Investimento, a Euronext Lisbon — Sociedade Gestora de Mercados Regulamentados, S. A., e a OPEX — Sociedade Gestora

de Mercado de Valores Mobiliários não Regulamentado, S. A.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 13.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º**Noção**

1 — ‘*Warrants* autónomos’ são valores mobiliários que, em relação a um activo subjacente, conferem algum dos seguintes direitos:

- a) Direito a subscrever, a adquirir ou a alienar o activo subjacente, mediante um preço, no prazo e demais condições estabelecidas na deliberação de emissão;
- b) Direito a exigir a diferença entre um valor do activo subjacente fixado na deliberação de emissão e o preço desse activo no momento do exercício.

2 — Em condições estabelecidas em regulamento, a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM) pode permitir que o preço de exercício seja fixado em momento posterior ao determinado no número anterior.

Artigo 3.º**Activos subjacentes**

Compete à CMVM, através de regulamento, determinar que activos podem ser utilizados como activos subjacentes a *warrants* autónomos.

Artigo 4.º**Entidades emitentes**

1 —

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o Banco de Portugal estabelece, por aviso, as condições em que a autorização referida na alínea e) do n.º 1 pode ser concedida.

3 — A CMVM pode, por regulamento, permitir que sejam emitidos *warrants* autónomos por entidades que não se integrem em qualquer das categorias indicadas no n.º 1, desde que seja prestada garantia adequada por entidade idónea.

Artigo 6.º**Limite de emissão**

1 —

2 — A CMVM pode, por regulamento, fixar outros limites para a emissão de *warrants* autónomos.

Artigo 13.º**Warrants autónomos sobre valores mobiliários alheios**

1 — A entidade emitente de *warrants* autónomos sobre valores mobiliários alheios informa a emitente do

activo subjacente da deliberação de emissão de *warrants* no mais curto espaço de tempo possível.

2 — Os *warrants* autónomos sobre valores mobiliários alheios conferem sempre ao respectivo emitente a faculdade de se exonerar através de liquidação financeira, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º

Artigo 15.º

Direito subsidiário

Aos *warrants* autónomos aplica-se subsidiariamente:

- a) O Código dos Valores Mobiliários;
- b)

Artigo 2.º

Aditamento

É aditado ao Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio, o artigo 14.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 14.º-A

Aplicação a valores mobiliários análogos

Os artigos 3.º e 4.º, com excepção das alíneas d), e), f) e g) do n.º 1, aplicam-se a valores mobiliários análogos a *warrants* autónomos, com as devidas adaptações.»

Artigo 3.º

Revogação

São revogados os artigos 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 12.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio.

Artigo 4.º

Alteração ao Código do Registo Comercial

O artigo 3.º do Código do Registo Comercial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 403/86, de 3 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 7/88, de 15 de Janeiro, 349/89, de 13 de Outubro, 238/91, de 2 de Julho, 31/93, de 12 de Fevereiro, 267/93, de 31 de Julho, 216/94, de 20 de Agosto, 328/95, de 9 de Dezembro, 257/96, de 31 de Dezembro, 368/98, de 23 de Novembro, 172/99, de 20 de Maio, 198/99, de 8 de Junho, 375-A/99, de 20 de Setembro, 410/99, de 15 de Outubro, 533/99, de 11 de Dezembro, 237/2001, de 30 de Agosto, 273/2001, de 13 de Outubro, e 107/2003, de 4 de Junho, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

1 — Estão sujeitos a registo os seguintes factos relativos às sociedades comerciais e sociedades civis sob a forma comercial:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)

- j)
- l)
- m)
- n)
- o)
- p)
- q)
- r)
- s)
- t)
- u)
- v)
- x) A emissão de *warrants* autónomos sobre valores mobiliários próprios comercializada através de oferta particular por entidade que não tenha valores mobiliários admitidos à negociação em mercado regulamentado nacional, bem como a emissão de *warrants* autónomos sobre valores mobiliários próprios realizada através de oferta pública fora do mercado nacional.

2 —

Artigo 5.º

Republicação

O Decreto-Lei n.º 172/99, de 20 de Maio, com a redacção agora introduzida, é republicado em anexo, que é parte integrante do presente acto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Fevereiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona*.

Promulgado em 12 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO

Decreto-Lei n.º 172/99

de 20 de Maio

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se aos *warrants* autónomos emitidos, negociados ou comercializados em Portugal.

Artigo 2.º

Noção

1 — «*Warrants* autónomos» são valores mobiliários que, em relação a um activo subjacente, conferem algum dos seguintes direitos:

- a) Direito a subscrever, a adquirir ou a alienar o activo subjacente, mediante um preço, no prazo e demais condições estabelecidas na deliberação de emissão;

- b) Direito a exigir a diferença entre um valor do activo subjacente fixado na deliberação de emissão e o preço desse activo no momento do exercício.

2 — Em condições estabelecidas em regulamento, a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM) pode permitir que o preço de exercício seja fixado em momento posterior ao determinado no número anterior.

Artigo 3.º

Activos subjacentes

Compete à CMVM, através de regulamento, determinar que activos podem ser utilizados como activos subjacentes a *warrants* autónomos.

Artigo 4.º

Entidades emittentes

1 — Podem emitir *warrants* autónomos:

- a) Os bancos;
- b) A Caixa Económica Montepio Geral;
- c) A Caixa Central de Crédito Agrícola Mútuo;
- d) As sociedades de investimento;
- e) Outras instituições de crédito e as sociedades financeiras de corretagem, sem prejuízo das normas legais e regulamentares que regem as respectivas actividades, desde que previamente autorizadas pelo Banco de Portugal;
- f) O Estado;
- g) As sociedades anónimas, se se tratar de *warrants* sobre valores mobiliários próprios.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o Banco de Portugal estabelece, por aviso, as condições em que a autorização referida na alínea e) do n.º 1 pode ser concedida.

3 — A CMVM pode, por regulamento, permitir que sejam emitidos *warrants* autónomos por entidades que não se integrem em qualquer das categorias indicadas no n.º 1, desde que seja prestada garantia adequada por entidade idónea.

Artigo 5.º

Deliberação de emissão

1 — Se o contrato de sociedade não a impedir ou se não dispuser de modo diferente, a emissão de *warrants* autónomos pode ser deliberada pelo órgão de administração.

2 — Só podem ser emitidos *warrants* autónomos sobre valores mobiliários próprios se o contrato de sociedade o autorizar.

3 — A deliberação deve conter as seguintes menções:

- a) Identificação do activo subjacente;
- b) Número de *warrants* a emitir;
- c) Preço de subscrição;
- d) Preço de exercício;
- e) Condições temporais de exercício;
- f) Natureza pública ou particular da emissão;
- g) Critérios de rateio.

Artigo 6.º

Limite de emissão

1 — À emissão de *warrants* autónomos sobre valores mobiliários próprios por sociedades anónimas que não revistam a natureza de instituições de crédito nem de sociedades financeiras aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 349.º do Código das Sociedades Comerciais.

2 — A CMVM pode, por regulamento, fixar outros limites para a emissão de *warrants* autónomos.

Artigo 7.º

Vicissitudes dos activos subjacentes

(Revogado.)

Artigo 8.º

Menções obrigatórias

(Revogado.)

Artigo 9.º

Exercício de direitos

(Revogado.)

Artigo 10.º

Admissão à negociação em mercado a contado

(Revogado.)

Artigo 11.º

Warrants autónomos sobre valores mobiliários próprios

1 — São *warrants* autónomos sobre valores mobiliários próprios aqueles que tenham como activo subjacente valores mobiliários emitidos pela própria entidade emitente do *warrant* ou por sociedade que, nos termos do Código das Sociedades Comerciais, consigo se encontre em relação de domínio ou de grupo.

2 — Aos *warrants* sobre acções próprias ou sobre valores mobiliários que confirmam direito à sua subscrição, aquisição ou alienação aplicam-se, com as necessárias adaptações, os artigos 325.º-A, 366.º, 367.º, 368.º, 369.º, n.º 2, 370.º, 371.º, 372.º e 487.º do Código das Sociedades Comerciais.

Artigo 12.º

Qualificação da oferta

(Revogado.)

Artigo 13.º

Warrants autónomos sobre valores mobiliários alheios

1 — A entidade emitente de *warrants* autónomos sobre valores mobiliários alheios informa a emitente do activo subjacente da deliberação de emissão de *warrants* no mais curto espaço de tempo possível.

2 — Os *warrants* autónomos sobre valores mobiliários alheios conferem sempre ao respectivo emitente a faculdade de se exonerar através de liquidação financeira, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º

Artigo 14.º**Emissão de warrants autónomos pelo Estado**

O regime dos warrants autónomos a emitir pelo Estado será estabelecido nos termos da Lei n.º 7/98, de 3 de Fevereiro.

Artigo 14.º-A**Aplicação a valores mobiliários análogos**

Os artigos 3.º e 4.º, com excepção das alíneas d), e), f) e g) do n.º 1, aplicam-se a valores mobiliários análogos a warrants autónomos, com as devidas adaptações.

Artigo 15.º**Direito subsidiário**

Aos warrants autónomos aplica-se subsidiariamente:

- a) O Código dos Valores Mobiliários;
- b) Com as necessárias adaptações, os artigos 355.º a 359.º do Código das Sociedades Comerciais.

Artigo 16.º**Isenção de taxas e emolumentos**

Ficam isentas de quaisquer taxas e emolumentos todas as escrituras públicas e registos de alteração de contrato de sociedade que tenham por objecto, exclusivamente, introduzir a proibição ou as restrições previstas no n.º 1 do artigo 5.º ou a autorização prevista no n.º 2 do mesmo artigo e sejam efectuadas no prazo de cinco anos contados da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 17.º**Alteração ao Código do Mercado de Valores Mobiliários**

(Revogado.)

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS**Decreto n.º 3/2004**

de 25 de Março

A Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980, foi aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo n.º 50/85, de 27 de Novembro. O Aviso n.º 275/96, de 6 de Setembro, da Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, procedeu à publicação dos apêndices A e B à COTIF, tais como alterados pela comissão de revisão instituída pelo artigo 8.º da mesma, e o Decreto do Governo n.º 10/97, de 19 de Fevereiro, aprovou, para adesão, o Protocolo de 1990 à COTIF, que introduziu modificações na Convenção e nos seus apêndices A e B.

A COTIF foi ultimamente alterada pelo Protocolo de 3 de Junho 1999, assinado por Portugal em 9 de Dezembro do mesmo ano. Esse Protocolo, que agora cabe aprovar, adapta e moderniza, por um lado, as bases institucionais da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), pro-

movendo a extensão do seu âmbito de intervenção a todos os aspectos relacionados com o transporte internacional ferroviário ao nível dos Estados, e por outro, desenvolve a COTIF (nomeadamente as Regras Uniformes CIV e CIM), adaptando-a às novas necessidades dos transportes internacionais ferroviários.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

1 — É aprovado o Protocolo, de 3 de Junho de 1999, Que Altera a Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980.

2 — O Protocolo, cuja versão autêntica em língua francesa e respectiva tradução em língua portuguesa são publicadas em anexo, foi concluído em Vilna, em 3 de Junho de 1999.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Novembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Jorge Fernando Magalhães da Costa*.

Assinado em 15 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 17 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

PROTOCOLE, DU 3 JUIN 1999, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF), DU 9 MAI 1980 (PROTOCOLE 1999).

En application des articles 6 et 19, § 2, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée «COTIF 1980», la 5^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

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

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

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

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

Considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines

de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire;

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

Considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention;

L'Assemblée générale a décidé ce qui suit:

Article premier

Nouvelle teneur de la Convention

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

Article 2

Dépositaire provisoire

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

§ 2 — Le dépositaire provisoire avise les Etats membres:

- a) Des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion;
- b) De la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4;

et assume les autres fonctions de dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 — Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du dépositaire provisoire.

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

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

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

Article 4

Entrée en vigueur

§ 1 — Le présent Protocole entre en vigueur le 1^{er} jour du 3^{ème} mois suivant celui au cours duquel le dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2, de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2, les Etats qui, au moment de la décision de la 5^{ème} Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

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

Article 5

Déclarations et réserves

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

Article 6

Dispositions transitoires

§ 1 — Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin:

- a) De désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période [article 14, § 2, lettre b), de la COTIF dans la teneur de l'annexe au présent Protocole] et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction;
- b) De fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire [article 14, § 2, lettre e), de la COTIF dans la teneur de l'annexe au présent Protocole]; et
- c) De procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général [article 14, § 2, lettre c), de la COTIF dans la teneur de l'annexe au présent Protocole].

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

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

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

du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

Textes du Protocole

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

§ 2 — Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle

sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

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

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

(*Suivent les signatures.*)

Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur.

Déclarations et réserves.

CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF), DU 9 MAI 1980, DANS LA TENUEUR DU PROTOCOLE DE MODIFICATION DU 3 JUIN 1999.

TITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1 — Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l'Organisation».

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

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

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

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

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

Article 2

But de l'Organisation

§ 1 — L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment:

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

- 1) Contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant

d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;

- 2) Contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
 - 3) Contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
 - 4) Transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
- b) En contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;
 - c) En contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;
 - d) En établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
 - e) En veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;
 - f) En développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 — L'Organisation peut:

- a) Dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;
- b) Constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3

Coopération internationale

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

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

Article 4

Reprise et transfert d'attributions

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

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

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

Article 5

Obligations particulières des Etats membres

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

- a) Éliminer toute procédure inutile;
- b) Simplifier et normaliser les formalités encore exigées;
- c) Simplifier les contrôles frontaliers.

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

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

Article 6

Règles uniformes

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

- a) Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), formant l'appendice A à la Convention;
- b) Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), formant l'appendice B à la Convention;
- c) Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), formant l'appendice C à la Convention;
- d) Les Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), formant l'appendice D à la Convention;

- e) Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), formant l'appendice E à la Convention;
- f) Les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), formant l'appendice F à la Convention;
- g) Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), formant l'appendice G à la Convention;
- h) D'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a), formant également des appendices à la Convention.

§ 2 — Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7

Définition de la notion «Convention»

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

TITRE II

Dispositions communes

Article 8

Droit national

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

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

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

Article 9

Unité de compte

§ 1 — L'unité de compte prévue par les appendices est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2 — La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

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

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

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

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

Article 10

Dispositions complémentaires

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

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

Article 11

Caution judiciaire

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

Article 12

Exécution de jugements. Saisies

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

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

§ 3 — Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM,

au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

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

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

TITRE III

Structure et fonctionnement

Article 13

Organes

§ 1 — Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

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

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

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

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

Article 14

Assemblée générale

§ 1 — L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 — L'Assemblée générale:

- a) Établit son règlement intérieur;
- b) Désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
- c) Élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
- d) Émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

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

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

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

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

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

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

k) Décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);

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

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

n) Décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);

o) Décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);

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

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

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

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

§ 5 — En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

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

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

- a) Des Etats non membres de l'Organisation;
- b) Des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour;

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15

Comité administratif

§ 1 — Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

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

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

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

§ 5 — Le Comité:

- a) Établit son règlement intérieur;
- b) Conclut l'accord de siège;
- c) Établit le statut du personnel de l'Organisation;
- d) Nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;
- e) Établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;
- f) Approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;
- g) Fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5, pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;
- h) Détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);
- i) Fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);
- j) Donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27; § 1);
- k) Approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et

fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;

- l) Communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;
- m) Établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement [article 14, § 2, lettre b)];
- n) Contrôle la gestion du Secrétaire général;
- o) Veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;
- p) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;
- q) Tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);
- r) Décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

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

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

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

§ 9 — Le président du Comité:

- a) Convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) Adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) Traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) Signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

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

Article 16

Commissions

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

§ 2 — Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de

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

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

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

- a) Au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et
- b) Supérieur au nombre des voix négatives.

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

- a) Des Etats non membres de l'Organisation;
- b) Des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées;
- c) Des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour;

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des commissions.

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

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

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

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

§ 10 — Les commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17

Commission de révision

§ 1 — La Commission de révision:

- a) Décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;
- b) Examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

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

Article 18

Commission d'experts du RID

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

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

Article 19

Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 — La Commission de la facilitation ferroviaire:

- a) Se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;
- b) Recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

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

Article 20

Commission d'experts techniques

§ 1 — La Commission d'experts techniques:

- a) Décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- b) Décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- c) Veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;
- d) Décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;
- e) Traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

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

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

Article 21

Secrétaire général

§ 1 — Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

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

§ 3 — Le Secrétaire général doit notamment:

- a) Assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
- b) Représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) Communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);
- d) Exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) Instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- f) Convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);
- g) Adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
- h) Élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);
- i) Gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- j) Essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- k) Émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- l) Assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le titre v;
- m) Recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5, et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;
- n) Exercer la direction du personnel de l'Organisation;
- o) Informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;
- p) Tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

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

Article 22

Personnel de l'Organisation

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

Article 23

Bulletin

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

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

Article 24

Listes des lignes

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

- a) La liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV;
- b) La liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

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

- a) La liste des lignes ferroviaires CIV;
- b) La liste des lignes ferroviaires CIM.

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

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

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

TITRE IV

Finances

Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 — Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

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

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

Article 26

Financement des dépenses

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

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

- a) Au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
- b) La part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 %.

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

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

- a) Tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;
- b) Seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

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

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

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

§ 7 — Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'ex-

piration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

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

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

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

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

Article 27

Vérification des comptes

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

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

- a) Que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
- b) Que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
- c) Que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
- d) Que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
- e) Que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

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

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

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

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

- a) Les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;
- b) Les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;
- c) Les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;
- d) Les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

§ 7 — Dans son rapport sur les opérations financières, le vérificateur mentionne:

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

dépenses ou des fournitures et du matériel;

- 5) Les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 6) Les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 7) Les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;
- d) L'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

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

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

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

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

TITRE V

Arbitrage

Article 28

Compétence

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

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

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

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

Article 29.º

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) L'objet du différend;
- b) La composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu convenu comme siège du tribunal.

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

Article 30

Arbitres

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

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

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

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

Article 31

Procédure. Frais

§ 1 — Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a) Il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;

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

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

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

Article 32

Prescription. Force exécutoire

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

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

TITRE VI

Modification de la Convention

Article 33

Compétence

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

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

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

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

- a) Articles 9 et 27, §§ 2 à 10;
- b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1^{er}, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;
- c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1^{er}, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;
- d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1^{er}, 4, 5 et 7 à 12;
- e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1^{er}, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;
- f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9 à 11 ainsi que des annexes de ces Règles uniformes;

- g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9.

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

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

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

Article 34

Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 — Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 — Les modifications de la Convention proprement dites, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, 12 mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 — Les modifications des appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, 12 mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

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

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

§ 6 — L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de 18 mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 — Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les appendices à la Convention, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son inté-

gralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35

Décisions des commissions

§ 1 — Les modifications de la Convention, décidées par les commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 — Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le 1^{er} jour du 12^{ème} mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 — Les modifications des appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le 1^{er} jour du 12^{ème} mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le 1^{er} jour du 6^{ème} mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

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

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

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

- N'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7, ou article 40, § 4);
- Ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
- Ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU.

TITRE VII

Dispositions finales

Article 36

Dépositaire

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

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

Article 37

Adhésion à la Convention

§ 1 — L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

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

§ 3 — La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le 1^{er} jour du 3^{ième} mois suivant cet avis.

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

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

Article 38

Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

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

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

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

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

Article 39

Membres associés

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

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

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

Article 40

Suspension de la qualité de membre

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

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

§ 3 — La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le 1^{er} jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

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

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

Article 41

Dénonciation de la Convention

§ 1 — La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

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

Article 42

Déclarations et réserves à la Convention

§ 1 — Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines

dispositions de la Convention proprement dite ou de ses appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

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

Article 43

Dissolution de l'Organisation

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

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

Article 44

Disposition transitoire

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

Article 45

Textes de la Convention

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

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

PROTOCOLE SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF).

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1 — Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

- a) Dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
- b) En cas d'action civile intentée par un tiers;

c) En cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) En cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

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

Article 2

Protection contre l'expropriation

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

Article 3

Exonération d'impôts

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

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

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

Article 4

Exonération de droits et taxes

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

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

§ 3 — L'article 3, § 3, s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5**Activités officielles**

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

Article 6**Transactions monétaires**

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

Article 7**Communications**

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

Article 8**Privilèges et immunités des représentants des Etats**

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

- a) Immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;
- b) Immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) Immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) Inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) Exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) Mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 9**Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation**

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

- a) Immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice

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

- b) Inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) Mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) Exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;
- e) En ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;
- f) En période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 10**Privilèges et immunités des experts**

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

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

- b) Inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) Facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) Mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11

But des privilèges et immunités accordés

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

§ 2 — Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont:

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

Article 12

Prévention d'abus

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

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

Article 13

Traitement des propres ressortissants

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

- a) À l'article 8, à l'exception de la lettre d);
- b) À l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d);
- c) À l'article 10, à l'exception des lettres a) et b);

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14

Accords complémentaires

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

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)

(appendice A à la Convention)

TITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Champ d'application

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

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

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

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

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

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

- a) Que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée; ou
- b) Que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 — L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois

après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

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

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

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

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «Transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) «Transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) «Véhicule» désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4

Déroptions

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

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

§ 3 — Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 — Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation

intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

§ 1 — Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 — Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 — Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7

Titre de transport

§ 1 — Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 — Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

- a) Le transporteur ou les transporteurs;
- b) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) Toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 — Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 — Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 — Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8**Paiement et remboursement du prix de transport**

§ 1 — Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 — Les conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9**Droit au transport. Exclusion du transport**

§ 1 — Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) Qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) Qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) Si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 — Les conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route les voyageurs qui:

- a) Présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs;
- b) Incommodent de manière intolérable les autres voyageurs;

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10**Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11**Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

TITRE III**Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules****CHAPITRE I****Dispositions communes****Article 12****Objets et animaux admis**

§ 1 — Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux

vivants, conformément aux conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les conditions générales de transport. Sont exclus du transport les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 — Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux conditions générales de transport.

§ 3 — Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les conditions générales de transport.

§ 4 — Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13**Vérification**

§ 1 — Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 — Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14**Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

CHAPITRE II**Colis à main et animaux****Article 15****Surveillance**

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

CHAPITRE III**Bagages****Article 16****Expédition des bagages**

§ 1 — Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 — Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 — Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 — Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17

Bulletin de bagages

§ 1 — Les conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5, s'applique par analogie.

§ 2 — Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) Le transporteur ou les transporteurs;
- b) L'indication que le transport est soumis, notwithstanding toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) Toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 — Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

§ 1 — Sauf exception prévue par les conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 — Lorsque les conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 — Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) Son nom et son adresse;
- b) Le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

§ 1 — Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 — Les conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

§ 1 — La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2 — Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

- a) La remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) Le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 — Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 — A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 — Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 — Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7 — L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 — Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

CHAPITRE IV**Véhicules****Article 23****Conditions de transport**

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24**Bulletin de transport**

§ 1 — Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 — Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5, s'applique par analogie.

§ 3 — Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:

- a) Le transporteur ou les transporteurs;
- b) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) Toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 — Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25**Droit applicable**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les dispositions du chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

TITRE IV**Responsabilité du transporteur****CHAPITRE I****Responsabilité en cas de mort
et de blessures de voyageurs****Article 26****Fondement de la responsabilité**

§ 1 — Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur

causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) Si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) Dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
- c) Si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 — Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 — Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 — Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27**Dommages-intérêts en cas de mort**

§ 1 — En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) Les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) Si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 — Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28**Dommages-intérêts en cas de blessures**

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) Les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) La réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29**Réparation d'autres préjudices corporels**

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30**Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

§ 1 — Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2, et à l'article 28, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2 — Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31**Autres moyens de transport**

§ 1 — Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 — Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1, et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 — Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

CHAPITRE II**Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire****Article 32****Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée**

§ 1 — Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la

suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) Des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) Une faute du voyageur; ou
- c) Le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 — Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

CHAPITRE III**Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules****SECTION I****Colis à main et animaux****Article 33****Responsabilité**

§ 1 — En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 — Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du titre IV, à l'exception de l'article 51, et le titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34**Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets**

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

SECTION II

Bagages

Article 36

Fondement de la responsabilité

§ 1 — Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) Absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) Nature spéciale des bagages;
- c) Expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1 — La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 — Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39

Transporteur substitué

§ 1 — Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 — Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 — Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 — Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 — Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 — Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

§ 1 — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les 14 jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2 — Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 — Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41**Indemnité en cas de perte**

§ 1 — En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

- a) Si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1200 unités de compte par colis;
- b) Si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les conditions générales de transport.

§ 2 — Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42**Indemnité en cas d'avarie**

§ 1 — En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 — L'indemnité n'excède pas:

- a) Si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 43**Indemnité en cas de retard à la livraison**

§ 1 — En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de 14 jours:

- a) Si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) Si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les conditions générales de transport.

§ 2 — En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3 — En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 — En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5 — En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

SECTION III**Véhicules****Article 44****Indemnité en cas de retard**

§ 1 — En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2 — Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45**Indemnité en cas de perte**

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46**Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets**

§ 1 — En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex., coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1400 unités de compte.

§ 2 — En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47**Droit applicable**

Sous réserve des dispositions de la présente section, les dispositions de la section II relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

CHAPITRE IV

Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

Article 49

Conversion et intérêts

§ 1 — Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5 % l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 — Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 — En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 — En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

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

§ 2 — Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

TITRE V

Responsabilité du voyageur

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

a) Résultant du non respect de ses obligations en vertu:

- 1) Des articles 10, 14 et 20;
- 2) Des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les conditions générales de transport; ou
- 3) Du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID); ou

b) Causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui;

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incombier au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

TITRE VI

Exercice des droits

Article 54

Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 — Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé

par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55

Réclamations

§ 1 — Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 — Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 — Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 — L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 — Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 — Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 — L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 — Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 — Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57

For

§ 1 — Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 — Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 — Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les 12 mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2 — Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:

- Dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- Dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- L'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- L'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 — L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2 — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

- En cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 - La perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 - La constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

- b) En cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci:

- 1) Demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages; et
- 2) Prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;

- c) En cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les 21 jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;
- d) Si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60

Prescription

§ 1 — Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

- a) Pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) Pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 — Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 — La prescription prévue au § 2 court pour l'action:

- a) En indemnité pour perte totale: du 14^{ième} jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
- b) En indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) Dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 — En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 — Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VII

Rapports des transporteurs entre eux

Article 61

Partage du prix de transport

§ 1 — Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 — L'article 6, § 3, l'article 16, § 3, et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62

Droit de recours

§ 1 — Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) Le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 — Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63

Procédure de recours

§ 1 — Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 — Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas

transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 — Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 — Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

(appendice B à la Convention)

TITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 — Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 — Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

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

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

§ 5 — Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le

territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

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

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

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

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «Transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) «Transporteur substitué» désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) «Unité de transport intermodal» désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Article 4

Dérogations

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

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

§ 3 — Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

§ 1 — Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 — Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 — La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 — Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 — La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.

§ 6 — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 — En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 — Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voi-

ture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 — La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

§ 1 — La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

- a) Le lieu et la date de son établissement;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) Le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
- d) Le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
- e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) Le lieu de livraison;
- g) Le nom et l'adresse du destinataire;
- h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) Le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) Le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) Le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) En outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) Une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
- p) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2 — Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

- a) En cas de transport par des transporteurs subéquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
- b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) La valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- f) L'itinéraire convenu;
- g) Une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;
- h) Les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3 — Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1 — L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:

- a) D'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; ou
- b) De l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 — Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 — Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9

Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10

Paiement des frais

§ 1 — Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 — Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la

lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11

Vérification

§ 1 — Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2 — Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 — Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

§ 1 — La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 — Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 — Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 — Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que

le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 — L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14

Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15

Accomplissement des formalités administratives

§ 1 — En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 — Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 — Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 — L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander:

- a) D'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
- b) D'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités adminis-

tratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

- c) De procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 — Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6 — Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 — Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 — L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16

Délais de livraison

§ 1 — L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 — Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:

- a) Pour les wagons complets:

Délai d'expédition — douze heures;

Délai de transport, par fraction indivisible de 400 km — vingt et quatre heures;

- b) Pour les envois de détail:

Délai d'expédition — vingt et quatre heures;

Délai de transport, par fraction indivisible de 200 km — vingt et quatre heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 — Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

- a) Envois empruntant:

Des lignes dont l'écartement des rails est différent;

La mer ou une voie de navigation intérieure;
Une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

- b) Circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les conditions générales de transport.

§ 4 — Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17

Livraison

§ 1 — Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 — Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:

- a) La remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) L'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 — Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 — Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 — Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

§ 1 — L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

- a) D'arrêter le transport de la marchandise;
- b) D'ajourner la livraison de la marchandise;

- c) De livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) De livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 — Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) A retiré la lettre de voiture;
- b) A accepté la marchandise;
- c) A fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) Est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 — Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 — Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:

- a) A retiré la lettre de voiture;
- b) A accepté la marchandise;
- c) A fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) A prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5 — Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19

Exercice du droit de disposition

§ 1 — Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 — L'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 — L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 — Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 — Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 — En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 — Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans

exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20

Empêchements au transport

§ 1 — En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2 — Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21

Empêchements à la livraison

§ 1 — En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2 — Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3 — En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4 — Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 — Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:

- a) Sa demande d'instructions;
- b) L'exécution des instructions reçues;
- c) Le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps;
- d) Le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions;

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 — Dans les cas visés à l'article 20, § 2, et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise

pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 — Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 — Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 — La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 — Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

TITRE III

Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

§ 1 — Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) Transport effectué en wagon découvert en vertu des conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport

des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;

- b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) Chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;
- d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- e) Désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;
- f) Transport d'animaux vivants;
- g) Transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 — Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 — Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25

Charge de la preuve

§ 1 — La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 — Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 — La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a), s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs

subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27

Transporteur substitué

§ 1 — Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 — Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 — Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 — Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 — Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 — Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 — Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 — Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes; si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 — Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport

international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

§ 1 — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les 30 jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 — Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 — A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30

Indemnité en cas de perte

§ 1 — En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 — L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 — En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

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

Article 31

Responsabilité en cas de déchet de route

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

- a) 2% de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
- b) 1% de la masse pour les marchandises sèches.

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

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

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

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

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

§ 1 — En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 — L'indemnité n'excède pas:

- a) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;
- b) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3 — En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 — Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 — Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 — En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 — En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 — En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5 — En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 — Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34

Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35

Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7, et aux articles 30 et 32 à 35 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37

Conversion et intérêts

§ 1 — Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 — Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de

la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1, de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:

- a) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- c) Chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 — Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 — Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1, de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Article 40**Personnes dont répond le transporteur**

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41**Autres actions**

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

§ 2 — Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

TITRE IV**Exercice des droits****Article 42****Procès-verbal de constatation**

§ 1 — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 — Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

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

Article 43**Réclamations**

§ 1 — Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3 — L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4 — Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 — La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en

copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 — Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44**Personnes qui peuvent actionner le transporteur**

§ 1 — Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:

a) A l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:

- 1) Retiré la lettre de voiture;
- 2) Accepté la marchandise; ou
- 3) Fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3, ou de l'article 18, § 3;

b) Au destinataire à partir du moment où il a:

- 1) Retiré la lettre de voiture;
- 2) Accepté la marchandise; ou
- 3) Fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3, ou de l'article 18, § 3.

§ 2 — Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5, a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4 — L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 — L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 — Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45**Transporteurs qui peuvent être actionnés**

§ 1 — Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 — Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée

contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 — L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 — L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 — Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 — Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46

For

§ 1 — Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel:

- a) Le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport; ou
- b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 — Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47

Extinction de l'action

§ 1 — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

- a) En cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 - 1) La perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
 - 2) La constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) En cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci:
 - 1) Demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la

découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise; et

- 2) Prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

c) En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les 60 jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;

d) Si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 — Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48

Prescription

§ 1 — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

- a) En versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;
- b) En versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) En raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;
- d) Fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 — La prescription court pour l'action:

- a) En indemnité pour perte totale: du 30^{ième} jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) En indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) Dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3 — La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 — Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE V

Rapports des transporteurs entre eux

Article 49

Décompte

§ 1 — Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 — L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50

Droit de recours

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) Le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 — Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51

Procédure de recours

§ 1 — Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 — Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 — Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4 celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 — Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52

Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

(appendice C à la Convention)

Article premier

Champ d'application

§ 1 — Le présent Règlement s'applique:

- a) Aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres;
- b) Aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport;

ainsi qu'aux activités visées par l'annexe du présent Règlement.

§ 2 — Les marchandises dangereuses, dont l'annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 2

Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3

Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4

Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5

Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles

§ 1 — Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:

- a) Des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) Des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 — Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'annexe.

Article 6

Annexe

L'annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

L'annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4, de cette Convention.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)

(appendice D à la Convention)

Article premier

Champ d'application

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

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

- a) «Entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est

autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

- b) «Véhicule» désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) «Détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) «Gare d'attache» désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 — Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

- a) L'indication du détenteur;
- b) Le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
- c) Le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) D'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 — Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 — A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 — L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 — En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 — En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 — Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage

résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6

Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 — Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

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

§ 4 — Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 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.

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)

(appendice E à la Convention)

TITRE I**Généralités****Article premier****Champ d'application**

§ 1 — Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 — Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment:

- a) La responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
- b) La responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2**Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels**

§ 1 — Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

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

Article 3**Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «Infrastructure ferroviaire» désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) «Gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;
- c) «Transporteur» désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;
- d) «Auxiliaire» désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres per-

sonnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;

- e) «Tiers» désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) «Licence» désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- g) «Certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur:

L'organisation interne de l'entreprise; ainsi que
Le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée;

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Article 4**Droit contraignant**

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

TITRE II**Contrat d'utilisation****Article 5****Contenu et forme**

§ 1 — Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 — Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes:

- a) L'infrastructure à utiliser;
- b) L'étendue de l'utilisation;
- c) Les prestations du gestionnaire;
- d) Les prestations du transporteur;
- e) Le personnel à employer;
- f) Les véhicules à utiliser;
- g) Les conditions financières.

§ 3 — Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 — Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 — Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 — Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 — Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 7

Durée du contrat

§ 1 — Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2 — Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) Le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) Le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) Le transporteur est en retard de paiement, à savoir:
 - 1) Pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois; ou
 - 2) Pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) Le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3 — Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 4 — Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5 — La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage

qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6 — Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d), et du § 5.

TITRE III

Responsabilité

Article 8

Responsabilité du gestionnaire

§ 1 — Le gestionnaire est responsable:

- a) Des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
- b) Des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers);
- c) Des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM;

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 — Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

- a) En cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV:
 - 1) Si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - 2) Dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage;
 - 3) Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) En cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 — Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 — Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9

Responsabilité du transporteur

§ 1 — Le transporteur est responsable:

- a) Des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
- b) Des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers);

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 — Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) En cas de dommages corporels:
 - 1) Si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - 2) Dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage;
 - 3) Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) En cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 — Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 — Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10

Causes concomitantes

§ 1 — Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage.

S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 — Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3 — En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 — En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent:

- a) Les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) Si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2 — Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Article 12

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent:

- a) Les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) La réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 13

Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Article 14

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 — Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2, et à l'article 12, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 — Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national.

Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 15

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

Article 16

Conversion et intérêts

§ 1 — Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5 % l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au titre v de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19

Autres actions

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

§ 2 — Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Article 20

Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire

valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

TITRE IV

Actions des auxiliaires

Article 21

Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 — Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 — Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

TITRE V

Exercice des droits

Article 22

Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au titre v de la Convention.

Article 23

Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Article 24

For

§ 1 — Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 — Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

Article 25

Prescription

§ 1 — Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 — La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 — En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 — Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration

du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 — La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au titre v de la Convention.

§ 6 — Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

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

(appendice F à la Convention)

Article 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 n° 1);
- b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (annexe n° 2);
- c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (annexe n° 3);

- d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (annexe n° 4);
- e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (annexe n° 5);
- f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (annexe n° 6);
- g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (annexe n° 7);
- h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (annexe n° 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 N° 1

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

A — Ecartement:

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

B — Gabarit:

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

C —

ANNEXE N° 2

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

A — Systèmes d'alimentation en énergie:

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

B — Systèmes de sécurité des circulations et de régulation:

.....

ANNEXE N° 3

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

ANNEXE N° 4

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

ANNEXE N° 5

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

ANNEXE N° 6

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

ANNEXE N° 7

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

ANNEXE N° 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.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)

(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 1^{er} 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 ferro-

viaire, 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 Com-

mission 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.

PROTOCOLO, DE 3 DE JUNHO DE 1999, QUE ALTERA A CONVENÇÃO RELATIVA AOS TRANSPORTES INTERNACIONAIS FERROVIÁRIOS (COTIF), DE 9 DE MAIO DE 1980 (PROTOCOLO DE 1999).

Nos termos dos artigos 6.º e 19.º, n.º 2, da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, assinada em Berna em 9 de Maio de 1980, adiante designada por COTIF 1980, realizou-se em Vilna, de 26 de Maio a 3 de Junho de 1999, a 5.ª Assembleia Geral da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF).

Convicta da necessidade e da utilidade de uma organização intergovernamental que trate, tanto quanto possível, de todos os aspectos relacionados com o transporte internacional ferroviário ao nível dos Estados;

Considerando que para o efeito, tendo em conta a aplicação da COTIF 1980 por 39 Estados na Europa, na Ásia e em África, bem como pelas empresas de transporte ferroviário estabelecidas nesses Estados, a OTIF é a organização mais apropriada;

Considerando que é necessário desenvolver a COTIF 1980, nomeadamente as Regras Uniformes CIV e as Regras Uniformes CIM, a fim de a adaptar às novas necessidades dos transportes internacionais ferroviários;

Considerando que a segurança durante o transporte de mercadorias perigosas por tráfego internacional ferroviário requer a transformação do RID em regime de direito público, cuja aplicação já não dependa da celebração de um contrato de transporte sujeito às Regras Uniformes CIM;

Considerando que as mudanças políticas, económicas e jurídicas ocorridas num grande número de Estados membros desde a assinatura da Convenção, a 9 de Maio de 1980, implicam a elaboração e o desenvolvimento de disposições uniformes extensivas a outros domínios do direito relevantes para o tráfego internacional;

Considerando que os Estados deveriam, atendendo aos interesses públicos específicos, tomar medidas mais eficazes para eliminar os obstáculos que persistem aquando da passagem nas fronteiras por tráfego internacional ferroviário;

Considerando que, em benefício dos transportes internacionais ferroviários, importa actualizar as convenções e os acordos internacionais multilaterais existentes no domínio ferroviário e, se for caso disso, incorporá-los na Convenção;

A Assembleia Geral decidiu o seguinte:

Artigo 1.º

Nova redacção da Convenção

A COTIF 1980 é alterada de harmonia com a redacção que figura no anexo, o qual é parte integrante do presente Protocolo.

Artigo 2.º

Depositário provisório

1 — As funções do Governo depositário, previstas nos artigos 22.º a 26.º da COTIF 1980, são assumidas pela OTIF enquanto depositário provisório, desde a abertura

do presente Protocolo à assinatura e até à data da sua entrada em vigor.

2 — O depositário provisório comunica aos Estados membros:

- a) As assinaturas do presente Protocolo e o depósito dos instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão;
- b) A data de entrada em vigor do presente Protocolo nos termos do respectivo artigo 4.º,

e assume as outras funções de depositário tal como estão enunciadas na parte VII da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de 23 de Maio de 1969.

Artigo 3.º

Assinatura. Ratificação. Aceitação. Aprovação. Adesão

1 — O presente Protocolo permanece aberto à assinatura dos Estados membros até 31 de Dezembro de 1999. Esta assinatura efectua-se em Berna junto do depositário provisório.

2 — Nos termos do n.º 1 do artigo 20.º da COTIF 1980, o presente Protocolo está sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação. Os instrumentos de ratificação, aceitação ou aprovação são depositados com a maior brevidade possível junto do depositário provisório.

3 — Os Estados membros que não tenham assinado o presente Protocolo no prazo previsto no n.º 1, assim como os Estados cujo pedido de adesão à COTIF 1980 tenha sido admitido de pleno direito em conformidade com o seu artigo 23.º, n.º 2, podem aderir ao presente Protocolo antes da respectiva entrada em vigor mediante o depósito de um instrumento de adesão junto do depositário provisório.

4 — A adesão à COTIF 1980 nos termos do seu artigo 23.º por um Estado que tenha formulado o pedido depois da abertura do presente Protocolo à assinatura mas antes da sua entrada em vigor vale para a COTIF 1980 como para a Convenção na nova redacção constante do anexo ao presente Protocolo.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

1 — O presente Protocolo entra em vigor no 1.º dia do 3.º mês que se segue àquele em que o depositário provisório haja notificado os Estados membros do depósito do instrumento por meio do qual são preenchidos os requisitos previstos no n.º 2 do artigo 20.º da COTIF 1980. Consideram-se Estados membros, na acepção do artigo 20.º, n.º 2, os Estados que eram, no momento da decisão da 5.ª Assembleia Geral, Estados membros e que continuam a sê-lo no momento em que são preenchidas as condições para a entrada em vigor do presente Protocolo.

2 — Todavia, aplica-se o artigo 3.º a partir da abertura do presente Protocolo à assinatura.

Artigo 5.º

Declarações e reservas

As declarações e as reservas previstas no n.º 1 do artigo 42.º da Convenção, na redacção constante do anexo ao presente Protocolo, podem ser feitas ou emitidas em qualquer momento, mesmo antes da entrada

em vigor do presente Protocolo. Produzem efeitos com a entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 6.º

Disposições transitórias

1 — No prazo máximo de seis meses após a entrada em vigor do presente Protocolo, o Secretário-Geral da OTIF convoca a Assembleia Geral para:

- a) Designar os membros da Comissão Administrativa para o próximo período [artigo 14.º, n.º 2, alínea b), da COTIF, na redacção constante do anexo do presente Protocolo] e, se for caso disso, decidir sobre o fim de mandato da Comissão Administrativa em funções;
- b) Fixar, por um período de seis anos, o montante máximo a que podem ascender as despesas da Organização durante cada exercício orçamental [artigo 14.º, n.º 2, alínea e), da COTIF, na redacção constante do anexo do presente Protocolo]; e
- c) Proceder, se necessário, à eleição do Secretário-Geral [artigo 14.º, n.º 2, alínea c), da COTIF, na redacção constante do anexo do presente Protocolo].

2 — No prazo máximo de três meses após a entrada em vigor do presente Protocolo, o Secretário-Geral da OTIF convoca a Comissão de Peritos Técnicos.

3 — Após a entrada em vigor do presente Protocolo, o mandato da Comissão Administrativa, estabelecido nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), da COTIF 1980, cessa na data fixada pela Assembleia Geral, a qual deve coincidir com o início do mandato dos membros e membros suplentes da Comissão Administrativa designados pela Assembleia Geral [artigo 14.º, n.º 2, alínea b), da COTIF na redacção constante do anexo ao presente Protocolo].

4 — O mandato do director-geral da Repartição Central, em funções aquando da entrada em vigor do presente Protocolo, cessa findo o período para o qual foi nomeado ao abrigo do artigo 7.º, n.º 2, alínea d), da COTIF 1980. O director-geral exerce, a partir do momento de entrada em vigor do presente Protocolo, as funções de Secretário-Geral.

5 — Mesmo depois da entrada em vigor do presente Protocolo, permanecem aplicáveis as disposições relevantes que constam dos artigos 6.º, 7.º e 11.º da COTIF 1980 no que diz respeito:

- a) À verificação das contas e à aprovação das contas anuais da Organização;
- b) À fixação das contribuições definitivas dos Estados membros para as despesas da Organização;
- c) Ao pagamento das contribuições;
- d) Ao montante máximo a que podem ascender as despesas da Organização durante um período de cinco anos, fixado antes da entrada em vigor do presente Protocolo.

As alíneas a) a c) reportam-se ao ano durante o qual o presente Protocolo entre em vigor, bem como ao ano que preceda aquele mesmo ano.

6 — As contribuições definitivas dos Estados membros, devidas para o ano em que o presente Protocolo entrar em vigor, são calculadas com base no n.º 1 do artigo 11.º da COTIF 1980.

7 — A pedido do Estado membro cuja contribuição, calculada ao abrigo do artigo 26.º da Convenção na redacção que consta do anexo ao presente Protocolo, seja superior àquela que é devida para o ano de 1999, a Assembleia Geral pode fixar a contribuição desse Estado para os três anos subsequentes ao ano de entrada em vigor do presente Protocolo, tendo em conta os seguintes princípios:

- a) A base de fixação da contribuição transitória é a contribuição mínima prevista no n.º 3 do artigo 26.º supramencionado, ou a contribuição devida para o ano de 1999, se esta for superior à contribuição mínima;
- b) A contribuição é adaptada progressivamente em três fases no máximo, a fim de atingir o montante da contribuição definitiva calculada ao abrigo do referido artigo 26.º

Esta disposição não se aplica aos Estados membros devedores da contribuição mínima que permanece, de qualquer modo, em dívida.

8 — Os contratos relativos ao transporte de passageiros ou de mercadorias por tráfego internacional entre os Estados membros, celebrados ao abrigo das Regras Uniformes CIV 1980 ou das Regras Uniformes CIM 1980, continuam sujeitos às regras uniformes vigentes aquando da celebração do contrato mesmo após a entrada em vigor do presente protocolo.

9 — As disposições vinculativas das Regras Uniformes CUV e das Regras Uniformes CUI aplicam-se aos contratos celebrados antes da entrada em vigor do presente Protocolo um ano após a sua entrada em vigor.

Artigo 7.º

Textos do Protocolo

1 — O presente Protocolo é celebrado e assinado nas línguas alemã, francesa e inglesa. Em caso de divergência, apenas o texto francês faz fé.

2 — Sob proposta de um dos Estados membros interessados, a Organização publica as traduções oficiais do presente Protocolo em outras línguas, desde que uma das línguas seja língua oficial no território de, pelo menos, dois Estados membros. Cooperam na elaboração destas traduções os serviços competentes dos Estados membros interessados.

Em fé do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respectivos Governos, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Vilna, em 3 de Junho de 1999, num único exemplar original nas línguas alemã, francesa e inglesa; estes exemplares ficam depositados nos arquivos da OTIF. As cópias devidamente autenticadas são transmitidas a cada um dos Estados membros.

Pela República da Albânia:

Pela República Argelina Democrática e Popular:

Pela República Federal da Alemanha:

Pela República Austríaca:

Pelo Reino da Bélgica:

Pela República da Bósnia-Herzegovina:

Pela República da Bulgária:

Pela República da Croácia:

Pelo Reino da Dinamarca:

Pela Reino da Espanha:

Pela Finlândia:

Pela República Francesa:

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:

Pela Grécia:

Pela República da Hungria:

Pelo Iraque:

Pela República Islâmica do Irão:

Pela República da Irlanda:

Pela República Italiana:

Pela República Libanesa:

Pelo Principado do Listenstaina:

Pela República da Lituânia:

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:

Pela Ex-República Jugoslava da Macedónia:

Pelo Reino de Marrocos:

Pelo Principado do Mónaco:

Pelo Reino da Noruega:

Pelo Reino dos Países Baixos:

Pela República da Polónia:

Pela República Portuguesa:

Pela República da Roménia:

Pela República Eslovaca:

Pela República da Eslovénia:

Pelo Reino da Suécia:

Pela Confederação Helvética:

Pela República Árabe da Síria:

Pela República Checa:

Pela República Tunisina:

Pela República da Turquia:

**Convenção Relativa aos Transportes
Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980**

(nova redacção conforme às alterações introduzidas
pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999)

TÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Organização Intergovernamental

1 — As Partes na presente Convenção constituem, na qualidade de Estados membros, a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), a seguir designada «a Organização».

2 — A Organização tem a sua sede em Berna. A Assembleia Geral pode decidir fixar a sede num outro local situado em qualquer um dos Estados membros.

3 — A Organização tem personalidade jurídica e, nomeadamente, capacidade para contratar, adquirir e alienar bens móveis e imóveis e ainda para estar em juízo.

4 — A Organização, os membros do respectivo pessoal, os peritos a cujos serviços a Organização recorra e os representantes dos Estados membros gozam dos privilégios e imunidades necessários ao cumprimento da sua missão, nas condições definidas no Protocolo sobre os Privilégios e Imunidades da Organização, anexo à Convenção.

5 — As relações entre a Organização e o Estado em cujo território se encontra localizada a sua sede são reguladas num acordo de sede.

6 — As línguas de trabalho da Organização são o alemão, o francês e o inglês. A Assembleia Geral pode introduzir outras línguas de trabalho.

Artigo 2.º

Objectivo da Organização

1 — A Organização tem como objectivo favorecer, melhorar e facilitar, a todos os níveis, o tráfego internacional ferroviário, nomeadamente:

a) Estabelecer regimes de direito uniforme aplicável a domínios jurídicos tais como:

- 1) O contrato relativo ao transporte de passageiros e de mercadorias por tráfego internacional ferroviário directo, incluindo os transportes complementares que utilizam outros modos de transporte e sejam objecto de um único contrato;
- 2) O contrato relativo à utilização de veículos enquanto modo de transporte por tráfego internacional ferroviário;
- 3) O contrato relativo à utilização da infra-estrutura em tráfego internacional ferroviário;
- 4) O transporte de mercadorias perigosas por tráfego internacional ferroviário;

b) Contribuir, atendendo aos interesses públicos específicos, para a eliminação tão rápida quanto possível de quaisquer entraves à passagem nas fronteiras em tráfego internacional ferroviário, desde que as causas de tais entraves sejam da responsabilidade dos Estados;

- c) Contribuir para a interoperabilidade e a harmonização técnica no sector ferroviário através da validação de normas técnicas e da adopção de prescrições técnicas uniformes;
- d) Estabelecer processos uniformes para a admissão técnica de material ferroviário destinado à utilização em tráfego internacional;
- e) Zelar pela aplicação de todas as regras e recomendações adoptadas no seio da Organização;
- f) Desenvolver os regimes de direito uniforme, as regras e os processos previstos nas alíneas a) a e) tendo em conta as evoluções nos domínios jurídico, económico e técnico.

2 — A Organização pode:

- a) Elaborar, no âmbito dos objectivos mencionados no n.º 1, outros regimes de direito uniforme;
- b) Constituir um quadro no qual os Estados membros possam elaborar outras convenções internacionais que visem favorecer, melhorar e facilitar o tráfego internacional ferroviário.

Artigo 3.º

Cooperação internacional

1 — Os Estados membros comprometem-se, em princípio, a concentrar no seio da Organização a cooperação internacional no domínio ferroviário desde que haja coerência com as funções atribuídas à Organização nos termos dos artigos 2.º e 4.º Para atingir este objectivo, devem os Estados membros tomar todas as medidas necessárias e úteis a fim de que as convenções e os acordos internacionais multilaterais nos quais são Partes contratantes venham a ser adaptados, desde que tais instrumentos respeitem à cooperação internacional no sector ferroviário e transfiram, para outras organizações intergovernamentais ou não governamentais, competências inter-relacionadas com as tarefas atribuídas à Organização.

2 — As obrigações decorrentes do n.º 1 para os Estados membros, que sejam também membros das Comunidades Europeias ou Estados Partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, não prevalecem sobre as suas obrigações enquanto membros das Comunidades Europeias ou Estados Partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Artigo 4.º

Retoma e transferência de atribuições

1 — Por decisão da Assembleia Geral, a Organização está autorizada a retomar, de acordo com os objectivos definidos no artigo 2.º, as atribuições, os recursos e as obrigações que lhe venham a ser transferidos por outras organizações intergovernamentais em virtude de acordos celebrados com estas organizações.

2 — A Organização pode, por decisão da Assembleia Geral, transferir para outras organizações intergovernamentais atribuições, recursos e obrigações em virtude de acordos celebrados com estas organizações.

3 — A Organização pode, mediante aprovação da Comissão Administrativa, assumir funções administrativas que estejam relacionadas com os seus objectivos e que lhe sejam confiadas por um Estado membro. As despesas da Organização decorrentes de tais funções são suportadas pelo Estado membro em causa.

Artigo 5.º**Obrigações específicas dos Estados membros**

1 — Os Estados membros acordam em adoptar todas as medidas adequadas para facilitar e acelerar o tráfego internacional ferroviário. Para o efeito, os Estados membros comprometem-se, na medida do possível, a:

- a) Eliminar todo e qualquer procedimento inútil;
- b) Simplificar e normalizar as formalidades ainda exigidas;
- c) Simplificar os controlos fronteiriços.

2 — Para facilitar e melhorar o tráfego internacional ferroviário, os Estados membros empenham-se na procura mútua de uma uniformidade tão ampla quanto possível no que respeita aos regulamentos, às normas, aos processos e métodos de organização relativos aos veículos ferroviários, ao pessoal ferroviário, à infra-estrutura ferroviária e aos serviços auxiliares.

3 — Os Estados membros convencionam facilitar a celebração de acordos entre gestores de infra-estrutura que visem optimizar o tráfego internacional ferroviário.

Artigo 6.º**Regras uniformes**

1 — O tráfego internacional ferroviário e a admissão de material ferroviário para utilização em tráfego internacional ferroviário são regulados, desde que não tenham sido feitas ou emitidas declarações ou reservas nos termos do n.º 1, primeira frase, do artigo 42.º:

- a) Pelas Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros (CIV), que constituem o apêndice A à Convenção;
- b) Pelas Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM), que constituem o apêndice B à Convenção;
- c) Pelo Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID), que constitui o apêndice C à Convenção;
- d) Pelas Regras Uniformes Relativas aos Contratos de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário (CUV), que constituem o apêndice D à Convenção;
- e) Pelas Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Utilização da Infra-Estrutura em Tráfego Internacional Ferroviário (CUI), que constituem o apêndice E à Convenção;
- f) Pelas Regras Uniformes Relativas à Validação de Normas Técnicas e à Adopção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional (APTU), que constituem o apêndice F à Convenção;
- g) Pelas Regras Uniformes Relativas à Admissão Técnica de Material Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional (ATMF), que constituem o apêndice G à Convenção;
- h) Por outros regimes de direito uniforme elaborados pela Organização ao abrigo do artigo 2.º, n.º 2, alínea a), que também constituem apêndices à Convenção.

2 — As Regras Uniformes, o Regulamento e os regimes enumerados no n.º 1, incluindo os respectivos anexos, são parte integrante da Convenção.

Artigo 7.º**Definição da noção de «convenção»**

Nas disposições que se seguem, a expressão «Convenção» abrange a Convenção propriamente dita e o Protocolo mencionado no artigo 1.º, n.º 4, bem como os apêndices referidos no artigo 6.º, incluindo os respectivos anexos.

TÍTULO II**Disposições comuns****Artigo 8.º****Direito nacional**

1 — Na interpretação e aplicação da Convenção ter-se-á em conta o seu carácter de direito internacional e a necessidade de promover a uniformidade.

2 — Na ausência de estipulação na Convenção, é aplicável o direito nacional.

3 — Entende-se por direito nacional o direito do Estado no qual o interessado faz valer os seus direitos, incluindo as regras relativas aos conflitos de leis.

Artigo 9.º**Unidade de conta**

1 — A unidade de conta prevista nos apêndices é o direito de saque especial conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional.

2 — O valor, em direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado membro que também seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método aplicado pelo Fundo Monetário Internacional nas suas próprias operações e transacções.

3 — O valor, em direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado membro que não seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado da forma determinada por esse Estado. Esse cálculo deve exprimir, em moeda nacional, um valor real tão aproximado quanto possível daquele que resultaria da aplicação do n.º 2.

4 — Para um Estado membro que não seja membro do Fundo Monetário Internacional, cuja legislação não permita aplicar o n.º 2 ou o n.º 3, a unidade de conta prevista nos apêndices é considerada igual a 3 francos-ouro. O franco-ouro é definido por $\frac{10}{31}$ de grama de ouro ao título de 0,900. A conversão do franco-ouro deve exprimir em moeda nacional um valor real tão aproximado quanto possível daquele que resultaria da aplicação do n.º 2.

5 — Os Estados, nos três meses seguintes à entrada em vigor da Convenção e sempre que surja uma alteração no seu método de cálculo ou no valor da sua moeda nacional em relação à unidade de conta, comunicam ao Secretário-Geral o método de cálculo utilizado nos termos do n.º 3 ou os resultados da conversão nos termos do n.º 4. O Secretário-Geral notifica estas informações aos Estados membros.

6 — Um montante expresso em unidades de conta é convertido na moeda nacional do Estado do tribunal ao qual seja submetida uma causa. A conversão é efec-

tuada em conformidade com o valor da moeda correspondente no dia da decisão judicial ou no dia conveniado pelas Partes.

Artigo 10.º

Disposições complementares

1 — Dois ou mais Estados membros ou dois ou mais transportadores podem convencionar disposições complementares para a execução das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM sem, todavia, poder derrogar estas Regras.

2 — As disposições complementares referidas no n.º 1 entram em vigor e são publicadas nas formas previstas pelas leis e prescrições de cada Estado. As disposições complementares dos Estados e a sua entrada em vigor são comunicadas ao Secretário-Geral da Organização, o qual notifica estas informações aos outros Estados membros.

Artigo 11.º

Caução judicial

A prestação da caução para garantia de pagamento das despesas não pode ser exigida nas acções judiciais fundadas nas Regras Uniformes CIV, nas Regras Uniformes CIM, nas Regras Uniformes CUV ou nas Regras Uniformes CUI.

Artigo 12.º

Execução de sentenças. Penhoras

1 — Quando as sentenças proferidas pelo juiz competente em virtude das disposições da Convenção, tenha ou não havido contestação do pedido, se tornam executivas em consequência das leis aplicadas por esse juiz, as mesmas adquirem força executiva em cada um dos outros Estados membros após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado em que a execução deva ter lugar. Não é admitida a revisão do mérito da causa. Estas disposições aplicam-se correspondentemente às transacções judiciais.

2 — O n.º 1 não se aplica nem às sentenças provisoriamente executivas nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, para além das custas, contra um autor em consequência da rejeição do seu pedido.

3 — Os créditos provenientes de um transporte sujeito às Regras Uniformes CIV ou às Regras Uniformes CIM, em benefício de uma empresa de transporte relativamente a uma outra empresa de transporte que não pertença ao mesmo Estado membro, só podem ser cobrados com base em sentença proferida pela autoridade judicial do Estado membro de que dependa a empresa titular dos créditos a cobrar.

4 — Os créditos provenientes de um contrato sujeito às Regras Uniformes CUV ou às Regras Uniformes CUI só podem ser cobrados com base em sentença proferida pela autoridade judicial do Estado membro de que dependa a empresa titular dos créditos a cobrar.

5 — Os veículos ferroviários só podem ser penhorados, em território que não seja o do Estado membro no qual se localize a sede social do detentor, com base em sentença proferida pela autoridade judicial desse Estado. O termo «detentor» designa aquele que explora economicamente e de forma sustentável um veículo ferroviário enquanto meio de transporte, quer seja proprietário quer goze do direito de disposição.

TÍTULO III

Estrutura e funcionamento

Artigo 13.º

Órgãos

1 — O funcionamento da Organização é assegurado pelos seguintes órgãos:

- a) Assembleia Geral;
- b) Comissão Administrativa;
- c) Comissão de Revisão;
- d) Comissão de Peritos para o Transporte de Mercadorias Perigosas (Comissão de Peritos do RID);
- e) Comissão para a Facilitação Ferroviária;
- f) Comissão de Peritos Técnicos;
- g) Secretário-Geral.

2 — A Assembleia Geral pode decidir que sejam criadas a título temporário outras comissões para a execução de funções específicas.

3 — Aquando da determinação de quórum na Assembleia Geral e nas comissões referidas no n.º 1, alíneas c) a f), não são tidos em conta os Estados membros que não tenham direito de voto (artigo 14.º, n.º 5, artigo 26.º, n.º 7, ou artigo 40.º, n.º 4).

4 — A presidência da Assembleia Geral, a presidência da Comissão Administrativa e, bem assim, o cargo de Secretário-Geral devem ser, em princípio, atribuídos a nacionais de Estados membros diferentes.

Artigo 14.º

Assembleia Geral

1 — A Assembleia Geral é constituída por todos os Estados membros.

2 — Compete à Assembleia Geral:

- a) Elaborar o seu regulamento interno;
- b) Nomear os membros da Comissão Administrativa, bem como os respectivos membros suplentes, e eleger o Estado membro que vier a assumir a presidência da mesma (artigo 15.º, n.ºs 1 a 3);
- c) Eleger o Secretário-Geral (artigo 21.º, n.º 2);
- d) Emitir directivas sobre a actividade da Comissão Administrativa e do Secretário-Geral;
- e) Fixar, por um período de seis anos, o montante máximo a que podem ascender as despesas da Organização durante cada exercício orçamental (artigo 25.º) ou, se assim não for, emitir, para um período que não exceda seis anos, directivas concernentes à limitação dessas despesas;
- f) Decidir sobre a localização da sede da Organização em outro local (artigo 1.º, n.º 2);
- g) Decidir sobre a introdução de outras línguas de trabalho (artigo 1.º, n.º 6);
- h) Decidir sobre a retoma de outras atribuições pela Organização (artigo 4.º, n.º 1) e a transferência de atribuições da Organização para uma outra organização intergovernamental (artigo 4.º, n.º 2);
- i) Decidir, se necessário, sobre a criação a título temporário de outras comissões para a execução de funções específicas (artigo 13.º, n.º 2);
- j) Examinar se a atitude de um Estado deve ser considerada uma denúncia tácita (artigo 26.º, n.º 7);

- k) Decidir confiar a um Estado membro que não o Estado sede a verificação das contas (artigo 27.º, n.º 1);
- l) Decidir sobre as propostas de alteração da Convenção (artigo 33.º, n.ºs 2 e 3);
- m) Decidir sobre os pedidos de adesão que lhe sejam apresentados (artigo 37.º, n.º 4);
- n) Decidir sobre as condições de adesão de uma organização regional de integração económica (artigo 38.º, n.º 1);
- o) Decidir sobre os pedidos de associação que lhe sejam apresentados (artigo 39.º, n.º 1);
- p) Decidir sobre a dissolução da Organização e eventual transferência das suas atribuições para outra organização intergovernamental (artigo 43.º);
- q) Decidir sobre as outras questões inscritas na ordem do dia.

3 — O Secretário-Geral convoca a Assembleia Geral uma vez de três em três anos ou a pedido quer de um terço dos Estados membros quer da Comissão Administrativa, bem como nos casos previstos nos artigos 33.º, n.ºs 2 e 3, e 37.º, n.º 4. O Secretário-Geral envia aos Estados membros o projecto da ordem do dia o mais tardar até três meses antes da abertura da sessão, de acordo com as condições definidas no regulamento interno previsto no n.º 2, alínea a).

4 — Na Assembleia Geral, haverá quórum (artigo 13.º, n.º 3) sempre que a maioria dos Estados membros esteja representada. Um Estado membro pode fazer-se representar por outro Estado membro; porém, um Estado não pode representar mais de um Estado.

5 — Em caso de votação da Assembleia Geral relativamente a alterações dos apêndices à Convenção, os Estados membros que tiverem, de acordo com a primeira frase do n.º 1 do artigo 42.º, formulado uma declaração sobre o apêndice em causa não têm direito de voto.

6 — A Assembleia Geral toma as suas decisões por maioria dos Estados membros representados no momento da votação, salvo nos casos referidos no n.º 2, alíneas e), f), g), h), l) e p), bem como no caso referido no artigo 34.º, n.º 6, para os quais é necessária a maioria de dois terços. Todavia, para o caso referido na alínea l) do n.º 2, a maioria de dois terços só é necessária quando se trate de propostas de alteração da Convenção propriamente dita, com excepção dos artigos 9.º e 27.º, n.ºs 2 a 10, e do Protocolo mencionado no artigo 1.º, n.º 4.

7 — A convite do Secretário-Geral e com o acordo da maioria dos Estados membros:

- a) Os Estados não membros da Organização;
- b) As organizações e as associações internacionais que tenham competência em matérias relacionadas com as actividades da Organização ou que se ocupem de problemas inscritos na ordem do dia;

podem participar, com voto consultivo, nas sessões da Assembleia Geral.

Artigo 15.º

Comissão Administrativa

1 — A Comissão Administrativa é composta de um terço dos Estados membros.

2 — Os membros da Comissão e os respectivos membros suplentes, bem como o Estado membro que presida

à Comissão, são nomeados por três anos. A composição da Comissão é estabelecida para cada um dos períodos, sendo tomada em consideração, designadamente, uma distribuição geográfica equitativa. Um membro suplente que se torne membro da Comissão no decurso de um dos períodos deve ser nomeado membro da Comissão para o período seguinte.

3 — Em caso de vagatura, de suspensão do direito de voto de um membro ou em caso de ausência de um membro em duas sessões consecutivas da Comissão, sem que este se faça representar por um outro membro nos termos do n.º 6, o membro suplente designado pela Assembleia Geral exerce as funções do membro ausente para o período restante.

4 — Exceptuado o caso referido no n.º 3, nenhum Estado membro pode fazer parte da Comissão para além de dois períodos consecutivos e completos.

5 — Compete à Comissão Administrativa:

- a) Elaborar o seu regulamento interno;
- b) Celebrar o acordo de sede;
- c) Elaborar o estatuto do pessoal da Organização;
- d) Nomear, tendo em consideração a competência dos candidatos e uma distribuição geográfica equitativa, os altos funcionários da Organização;
- e) Elaborar um regulamento relativo às finanças e à contabilidade da Organização;
- f) Aprovar o programa de trabalho, o orçamento, o relatório de gestão e as contas da Organização;
- g) Fixar, com base nas contas aprovadas, as contribuições definitivas devidas pelos Estados membros, de acordo com o artigo 26.º, para os dois anos civis findos, bem como o montante do adiantamento de tesouraria devido pelos Estados membros, nos termos do artigo 26.º, n.º 5, para o ano em curso e para o ano civil seguinte;
- h) Determinar as atribuições da Organização que digam respeito a todos os Estados membros ou somente a alguns dos Estados membros, bem como as despesas subsequentes a suportar por esses Estados membros (artigo 26.º, n.º 4);
- i) Fixar o montante das remunerações específicas (artigo 26.º, n.º 11);
- j) Emitir directivas especiais que respeitem à verificação das contas (artigo 27.º, n.º 1);
- k) Aprovar a responsabilização por parte da Organização de funções administrativas (artigo 4.º, n.º 3) e fixar as contribuições específicas devidas pelo Estado membro em causa;
- l) Comunicar aos Estados membros o relatório de gestão, o mapa das contas, assim como as suas decisões e recomendações;
- m) Elaborar e enviar aos Estados membros, com vista à Assembleia Geral encarregada de determinar a sua constituição, o mais tardar até dois meses antes da abertura da sessão, um relatório sobre a sua actividade, assim como propostas relativas à sua renovação [artigo 14.º, n.º 2, alínea b)];
- n) Fiscalizar a gestão do Secretário-Geral;
- o) Zelar pela aplicação correcta, por parte do Secretário-Geral, da Convenção e pela execução, por parte do Secretário-Geral, das decisões tomadas pelos outros órgãos; para o efeito, a Comissão pode tomar todas as medidas destinadas a melhorar a aplicação da Convenção e das decisões supramencionadas;

- p) Elaborar pareceres fundamentados sobre questões que possam interessar à actividade da Organização e que lhe sejam submetidas por um Estado membro ou pelo Secretário-Geral;
- q) Resolver os diferendos entre um Estado membro e o Secretário-Geral tendo em conta a sua função enquanto depositário (artigo 36.º, n.º 2);
- r) Decidir sobre os pedidos de suspensão da qualidade de membro (artigo 40.º).

6 — Na Comissão, há quórum sempre que dois terços dos seus membros estejam representados. Um membro pode fazer-se representar por um outro membro; porém, um membro não pode representar mais de um membro.

7 — A Comissão toma as suas decisões por maioria dos membros representados no momento da votação.

8 — Salvo decisão em contrário, a Comissão efectua as suas reuniões na sede da Organização. As actas das sessões são enviadas a todos os Estados membros.

9 — Compete ao presidente da Comissão:

- a) Convocar a Comissão pelo menos uma vez por ano, bem como a pedido de quatro dos seus membros ou do Secretário-Geral;
- b) Enviar aos membros da Comissão o projecto da ordem do dia;
- c) Tratar, nas condições e nos limites definidos no regulamento interno da Comissão, das questões urgentes que tenham sido levantadas no intervalo das sessões;
- d) Assinar o acordo de sede previsto no n.º 5, alínea b).

10 — A Comissão pode, dentro dos limites das suas próprias competências, encarregar o presidente da execução de determinadas funções específicas.

Artigo 16.º

Comissões

1 — As comissões a que se refere o artigo 13.º, n.ºs 1, alíneas c) a f), e 2, são constituídas em princípio por todos os Estados membros. Sempre que, no âmbito das suas competências, a Comissão de Revisão, a Comissão de Peritos do RID ou a Comissão de Peritos Técnicos deliberem e decidam sobre as alterações dos apêndices à Convenção, os Estados membros que tiverem feito uma declaração relativa aos apêndices em causa nos termos do artigo 42.º, primeira frase do n.º 1, não são membros da respectiva Comissão.

2 — O Secretário-Geral convoca as comissões quer por iniciativa própria, quer a pedido de cinco Estados membros, quer a pedido da Comissão Administrativa. O Secretário-Geral envia o projecto da ordem do dia aos Estados membros o mais tardar até dois meses antes da abertura da sessão.

3 — Um Estado membro pode fazer-se representar por um outro Estado membro; todavia, um Estado não pode representar mais de dois outros Estados.

4 — Cada Estado membro representado tem direito a um voto. Uma proposta é adoptada se o número de votos a favor for:

- a) Pelo menos, igual a um terço do número dos Estados membros representados no momento da votação; e
- b) Superior ao número de votos negativos.

5 — A convite do Secretário-Geral e com o acordo da maioria dos Estados membros:

- a) Os Estados não membros da Organização;
- b) Os Estados membros que não são no entanto membros das comissões em causa;
- c) As organizações e associações internacionais que tenham competência em matérias relacionadas com as actividades da Organização ou que se ocupem de problemas inscritos na ordem do dia;

podem participar, com voto consultivo, nas sessões das comissões.

6 — As comissões elegem um presidente e um ou mais vice-presidentes para cada sessão ou para um período determinado.

7 — As deliberações são tomadas nas línguas de trabalho. As exposições feitas numa das línguas de trabalho, durante a sessão, são traduzidas resumidamente nas outras línguas de trabalho; as propostas e as decisões são traduzidas integralmente.

8 — As actas incluem um resumo das deliberações. As propostas e as decisões são reproduzidas integralmente. No que respeita às decisões, somente o texto francês faz fé. As actas são transmitidas a todos os Estados membros.

9 — As comissões podem criar grupos de trabalho para tratarem de determinadas questões.

10 — As comissões adoptam um regulamento interno.

Artigo 17.º

Comissão de Revisão

1 — Compete à Comissão de Revisão:

- a) Decidir, de acordo com o artigo 33.º, n.º 4, sobre as propostas de alteração da Convenção;
- b) Analisar, de acordo com o artigo 33.º, n.º 2, as propostas a apresentar à Assembleia Geral para decisão.

2 — Na Comissão de Revisão, há quórum (artigo 13.º, n.º 3) sempre que a maioria dos Estados membros esteja representada.

Artigo 18.º

Comissão de Peritos do RID

1 — A Comissão de Peritos do RID decide, de acordo com o artigo 33.º, n.º 5, sobre as propostas de alteração da Convenção.

2 — Na Comissão de Peritos do RID, há quórum (artigo 13.º, n.º 3) sempre que a maioria dos Estados membros esteja representada.

Artigo 19.º

Comissão para a Facilitação Ferroviária

1 — Compete à Comissão para a Facilitação Ferroviária:

- a) Pronunciar-se sobre todas as questões que visem facilitar a passagem nas fronteiras por tráfego internacional ferroviário;
- b) Recomendar normas, métodos, processos e práticas que respeitem à facilitação ferroviária.

2 — Na Comissão para a Facilitação Ferroviária, há quórum (artigo 13.º, n.º 3) sempre que um terço dos Estados membros esteja representado.

Artigo 20.º

Comissão de Peritos Técnicos

1 — Compete à Comissão de Peritos Técnicos:

- a) Decidir, de acordo com o artigo 5.º das Regras Uniformes APTU, da validação de uma norma técnica relativa ao material ferroviário a ser utilizado em tráfego internacional;
- b) Decidir, de acordo com o artigo 6.º das Regras Uniformes APTU, da adopção de uma prescrição técnica uniforme relativa à construção, à exploração, à manutenção ou a qualquer processo referentes ao material ferroviário destinado à utilização em tráfego internacional;
- c) Zelar pela aplicação das normas técnicas e das prescrições técnicas uniformes relativas ao material ferroviário destinado à utilização em tráfego internacional ferroviário, bem como analisar o desenvolvimento de tais normas e prescrições com vista à sua validação ou adopção nos termos previstos nos artigos 5.º e 6.º das Regras Uniformes APTU;
- d) Decidir, de acordo com o artigo 33.º, n.º 6, sobre as propostas de alteração da Convenção;
- e) Tratar de todas as outras questões que lhe sejam atribuídas de harmonia com as Regras Uniformes APTU e com as Regras Uniformes ATMF.

2 — Na Comissão de Peritos Técnicos, há quórum (artigo 13.º, n.º 3) sempre que, de acordo com o artigo 16.º, n.º 1, metade dos Estados membros esteja representada. Aquando da tomada de decisões que respeitem às disposições dos anexos das Regras Uniformes APTU, os Estados membros que tenham formulado uma objecção nos termos do artigo 35.º, n.º 4, relativamente às disposições em causa ou tenham feito uma declaração nos termos do artigo 9.º, n.º 1, das Regras Uniformes APTU não têm direito de voto.

3 — A Comissão de Peritos Técnicos pode validar normas técnicas ou adoptar prescrições técnicas uniformes, recusar a sua validação ou a sua adopção; em caso algum poderá modificá-las.

Artigo 21.º

Secretário-Geral

1 — O Secretário-Geral assume as funções do secretariado da Organização.

2 — O Secretário-Geral é eleito pela Assembleia Geral para um período de três anos, renovável por duas vezes no máximo.

3 — O Secretário-Geral deve, nomeadamente:

- a) Assumir as funções de depositário (artigo 36.º);
- b) Representar a Organização no exterior;
- c) Comunicar aos Estados membros as decisões tomadas pela Assembleia Geral e pelas comissões (artigo 34.º, n.º 1; artigo 35.º, n.º 1);
- d) Executar as tarefas que lhe sejam confiadas pelos outros órgãos da Organização;
- e) Instruir as propostas de alteração da Convenção apresentadas pelos Estados membros recorrendo, se necessário, ao auxílio de peritos;
- f) Convocar a Assembleia Geral e as comissões (artigo 14.º, n.º 3; artigo 16.º, n.º 2);
- g) Enviar, em devido tempo, aos Estados membros os documentos necessários às sessões dos diversos órgãos;

- h) Elaborar o programa de trabalho, o projecto de orçamento e o relatório de gestão da Organização e submetê-los à aprovação da Comissão Administrativa (artigo 25.º);
- i) Gerir as finanças da Organização dentro dos limites do orçamento aprovado;
- j) Procurar, a pedido de uma das partes envolvidas e utilizando os seus bons ofícios, resolver os diferendos entre as Partes surgidos da interpretação ou da aplicação da Convenção;
- k) Emitir, a pedido de todas as Partes envolvidas, pareceres sobre os diferendos surgidos da interpretação ou da aplicação da Convenção;
- l) Assumir as funções que lhe sejam atribuídas pelo título v;
- m) Receber as comunicações feitas pelos Estados membros, pelas organizações e associações internacionais referidas no artigo 16.º, n.º 5, bem como pelas empresas (transportadores, gestores de infra-estrutura, etc.) ligadas ao tráfego internacional ferroviário, transmitindo-as, se necessário, aos outros Estados membros, às organizações e associações internacionais e às empresas;
- n) Exercer as funções inerentes à direcção de pessoal da Organização;
- o) Informar, em tempo útil, os Estados membros sobre qualquer vaga relativa aos postos da Organização;
- p) Actualizar e publicar as listas das linhas previstas no artigo 24.º

4 — O Secretário-Geral pode, por iniciativa própria, apresentar propostas de alteração da Convenção.

Artigo 22.º

Pessoal da Organização

Os direitos e as obrigações do pessoal da Organização são definidos pelo estatuto do pessoal, elaborado pela Comissão Administrativa nos termos do artigo 15.º, n.º 5, alínea c).

Artigo 23.º

Boletim

1 — A Organização edita um boletim que contém as comunicações oficiais e as que são necessárias e úteis à aplicação da Convenção.

2 — As comunicações que incumbem ao Secretário-Geral em virtude da Convenção podem, se for caso disso, ser efectuadas sob a forma de publicação no boletim.

Artigo 24.º

Listas das linhas

1 — As linhas marítimas e de navegação interior mencionadas no artigo 1.º das Regras Uniformes CIV e no artigo 1.º das Regras Uniformes CIM, nas quais se efectuam transportes em complemento de um transporte ferroviário abrangidos por um único contrato de transporte, são inscritas em duas listas:

- a) A lista das linhas marítimas e de navegação interior CIV;
- b) A lista das linhas marítimas e de navegação interior CIM.

2 — As linhas ferroviárias de um Estado membro que tenha formulado uma reserva nos termos do artigo 1.º, n.º 6, das Regras Uniformes CIV ou do artigo 1.º, n.º 6, das Regras Uniformes CIM, são inscritas em duas listas em conformidade com essa reserva:

- a) A lista das linhas ferroviárias CIV;
- b) A lista das linhas ferroviárias CIM.

3 — Os Estados membros enviam ao Secretário-Geral as suas comunicações relativas à inscrição ou à exclusão de linhas referidas nos n.ºs 1 e 2. As linhas marítimas e de navegação interior mencionadas no n.º 1, na medida em que façam a ligação entre Estados membros, só são inscritas após acordo desses Estados; para a exclusão de uma dessas linhas, é suficiente a comunicação de um só dos mesmos Estados.

4 — O Secretário-Geral notifica a inscrição ou a exclusão de uma linha a todos os Estados membros.

5 — Os transportes efectuados através das linhas marítimas e de navegação interior referidas no n.º 1 e os transportes efectuados através das linhas ferroviárias referidas no n.º 2 ficam abrangidos pelas disposições da Convenção ao fim de um mês a contar da data de notificação da sua inscrição pelo Secretário-Geral. Uma linha deixa de estar abrangida pelas disposições da Convenção ao fim de três meses a contar da data de notificação da sua exclusão pelo Secretário-Geral, excepto no que se refere aos transportes em curso, que devem ser concluídos.

TÍTULO IV

Finanças

Artigo 25.º

Programa de trabalho. Orçamento. Contas. Relatório de gestão

1 — O programa de trabalho, o orçamento e as contas da Organização abrangem um período de dois anos civis.

2 — A Organização publica um relatório de gestão pelo menos de dois em dois anos.

3 — O montante das despesas é determinado, para cada exercício orçamental, pela Comissão Administrativa, sob proposta do Secretário-Geral.

Artigo 26.º

Financiamento das despesas

1 — Sem prejuízo dos n.ºs 2 a 4, as despesas da Organização, não cobertas por outras receitas, são suportadas pelos Estados membros em dois quintos com base no critério de repartição das contribuições do sistema das Nações Unidas e em três quintos proporcionalmente à extensão total das infra-estruturas ferroviárias e das linhas marítimas e de navegação interior inscritas nos termos do artigo 24.º, n.º 1. Todavia, as linhas marítimas e de navegação interior só são consideradas numa proporção correspondente a metade da sua extensão.

2 — Sempre que um Estado membro fizer uma reserva nos termos do artigo 1.º, n.º 6, das Regras Uniformes CIV ou nos termos do artigo 1.º, n.º 6, das Regras Uniformes CIM, a fórmula de contribuição prevista no n.º 1 aplica-se do seguinte modo:

- a) Em vez da extensão total das infra-estruturas ferroviárias no território desse Estado membro, só é tida em conta a extensão das linhas fer-

roviárias inscritas nos termos do artigo 24.º, n.º 2;

- b) A contribuição com base no sistema das Nações Unidas é calculada proporcionalmente à extensão das linhas inscritas nos termos do artigo 24.º, n.ºs 1 e 2, relativamente à extensão total das infra-estruturas ferroviárias no território desse Estado membro e à extensão das linhas inscritas nos termos do artigo 24.º, n.º 1; em caso algum poderá ser inferior a 0,01 %.

3 — Cada Estado membro suporta no mínimo 0,25 % e no máximo 15 % das contribuições.

4 — A Comissão Administrativa determina as atribuições da Organização que dizem respeito a:

- a) Todos os Estados membros de forma igual e às despesas que são suportadas por todos os Estados membros segundo a fórmula referida no n.º 1;
- b) Só alguns dos Estados membros e às despesas que são suportadas por estes Estados membros segundo a mesma fórmula.

Aplica-se, por analogia, o n.º 3. Estas disposições não prejudicam o artigo 4.º, n.º 3.

5 — As contribuições dos Estados membros para as despesas da Organização são devidas, sob a forma de adiantamento de tesouraria pagável em duas prestações, o mais tardar até 31 de Outubro de cada um dos dois anos cobertos pelo orçamento. O adiantamento de tesouraria é fixado com base nas contribuições devidas dos dois anos civis anteriores.

6 — Aquando do envio do relatório de gestão e do mapa de contas, o Secretário-Geral comunica o montante definitivo da contribuição relativa aos dois anos civis findos, bem como o montante para o adiantamento de tesouraria para os dois anos civis seguintes.

7 — Após a data de 31 de Dezembro do ano da comunicação do Secretário-Geral nos termos do n.º 6, as quantias em atraso relativas aos dois anos civis findos são oneradas com um juro de mora de 5% ao ano. Se, um ano após essa data, um Estado membro não tiver pago a sua contribuição, ser-lhe-á suspenso o direito de voto até que tenha satisfeito a obrigação de pagamento. Ao fim de um prazo complementar de dois anos, a Assembleia Geral verifica se a atitude desse Estado deve ser considerada uma denúncia tácita da Convenção, fixando, se for esse o caso, a data a partir da qual a mesma produz efeitos.

8 — As contribuições vencidas mantêm-se em dívida nos casos de denúncia previstos no n.º 7 ou no artigo 41.º, assim como nos casos de suspensão do direito de voto previstos no artigo 40.º, n.º 4, alínea b).

9 — As quantias não cobradas são cobertas por recursos da Organização.

10 — O Estado que tenha denunciado a Convenção pode tornar-se novamente Estado membro por adesão desde que tenha pago as quantias de que era devedor.

11 — A Organização recebe uma comparticipação destinada a cobrir as despesas específicas resultantes das actividades previstas no artigo 21.º, n.º 3, alíneas j) a l). Nos casos previstos no artigo 21.º, n.º 3, alíneas j) e k), essa comparticipação é fixada pela Comissão Administrativa, sob proposta do Secretário-Geral; no caso previsto no artigo 21.º, n.º 3, alínea l), é aplicável o artigo 31.º, n.º 3.

Artigo 27.º

Verificação das contas

1 — Salvo decisão em contrário da Assembleia Geral nos termos do artigo 14.º, n.º 2, alínea k), a verificação das contas é efectuada pelo Estado da sede segundo as regras estabelecidas no presente artigo e, sem prejuízo de quaisquer directivas especiais da Comissão Administrativa, em conformidade com as disposições do regulamento financeiro e contabilístico da Organização [artigo 15.º, n.º 5, alínea e)].

2 — O revisor de contas verifica as contas da Organização, incluindo todos os fundos fiduciários e todas as contas especiais, do modo que julgar necessário, para se assegurar de que:

- a) As demonstrações financeiras estão em conformidade com os livros e as escritas da Organização;
- b) As operações financeiras de que essas demonstrações dão conta foram efectuadas em conformidade com as regras e os regulamentos, as disposições orçamentais e outras directivas da Organização;
- c) Os valores e o numerário depositados em banco ou entrados em caixa foram quer verificados com base em certificados directamente recebidos dos depositários da Organização quer efectivamente contabilizados;
- d) Os controlos internos, incluindo a verificação interna das contas, são adequados;
- e) Todos os elementos do activo e do passivo, bem como todos os excedentes e défices, foram contabilizados de acordo com procedimentos que ele considere satisfatórios.

3 — Só o revisor de contas tem competência para aceitar, no todo ou em parte, as certificações e justificações apresentadas pelo Secretário-Geral. Se o julgar oportuno, pode proceder ao exame e à verificação pormenorizada de qualquer peça contabilística relativa quer às operações financeiras quer aos fornecimentos e ao material.

4 — O revisor de contas tem, em qualquer altura, livre acesso a todos os livros, escritas, documentos de contabilidade e outras informações que considere necessárias.

5 — O revisor de contas não tem competência para rejeitar esta ou aquela rubrica das contas, mas deve imediatamente chamar a atenção do Secretário-Geral para quaisquer operações cuja regularidade ou oportunidade lhe pareçam discutíveis, para que aquele tome as medidas necessárias.

6 — O revisor de contas apresenta e assina uma certificação sobre as demonstrações financeiras nos seguintes termos: «Examinei as demonstrações financeiras da Organização para o exercício orçamental que terminou em 31 de Dezembro de ... Este meu exame incluiu a análise geral dos métodos contabilísticos e a verificação das peças contabilísticas e de outros documentos justificativos que me pareceram necessários de acordo com as circunstâncias.» Consoante os casos, tal certificação indica que:

- a) As demonstrações financeiras reflectem, de forma satisfatória, a situação financeira à data em que expirou o período em causa, assim como os resultados das operações levadas a efeito durante o período que terminou naquela data;

- b) As demonstrações financeiras foram estabelecidas em conformidade com os princípios de contabilidade mencionados;
- c) Os princípios financeiros foram aplicados segundo modalidades semelhantes às adoptadas durante o exercício orçamental anterior;
- d) As operações financeiras foram efectuadas de acordo com as regras e os regulamentos, as disposições orçamentais e outras directivas da Organização.

7 — No seu relatório sobre as operações financeiras, o revisor de contas menciona:

- a) A natureza e a extensão da verificação a que procedeu;
- b) Os elementos relacionados com o carácter completo ou a exactidão das contas incluindo, se for caso disso:

- 1) As informações necessárias para a correcta interpretação e apreciação das contas;
- 2) Qualquer soma que, devendo ter sido recebida, não foi contabilizada;
- 3) Qualquer soma que tenha sido objecto de um compromisso de despesa regular ou condicional e que não tenha sido contabilizada ou que não tenha sido tomada em consideração nas demonstrações financeiras;
- 4) As despesas para as quais não tenham sido apresentados documentos justificativos suficientes;
- 5) A questão de saber se existem livros de contas em boa e devida forma; devem ser referidos os casos em que a apresentação material das demonstrações financeiras se afasta dos princípios de contabilidade geralmente reconhecidos e constantemente aplicados;

- c) As restantes questões para as quais deve ser chamada a atenção da Comissão Administrativa, como, por exemplo:

- 1) Os casos de fraude ou de presunção de fraude;
- 2) O esbanjamento ou a utilização irregular de fundos ou de outros haveres da Organização (mesmo que as contas relativas à operação efectuada estejam em ordem);
- 3) As despesas que envolvam o risco de implicar ulteriormente consideráveis gastos para a Organização;
- 4) Qualquer vício, geral ou particular, do sistema de controlo das receitas e despesas ou dos fornecimentos e do material;
- 5) As despesas não conformes com as intenções da Comissão Administrativa, tendo em consideração as transferências devidamente autorizadas no âmbito do orçamento;
- 6) Os casos em que haja créditos excedidos, tendo em consideração as modificações

resultantes da transferência de verbas devidamente autorizadas no âmbito do orçamento;

7) As despesas não conformes com as autorizações que as regem;

d) A exactidão ou inexactidão das contas relativas a fornecimentos e ao material, determinada a partir do inventário e do exame dos livros.

Além disso, o relatório pode fazer o ponto da situação das operações que tenham sido contabilizadas durante o exercício orçamental anterior e em relação às quais tenham sido obtidas novas informações, ou das operações que devam ser feitas durante o exercício orçamental ulterior e em relação às quais pareça conveniente informar antecipadamente a Comissão Administrativa.

8 — Em caso algum deve o revisor de contas incluir críticas no seu relatório sem ter dado previamente ao Secretário-Geral uma possibilidade adequada de se explicar.

9 — O revisor de contas comunica à Comissão Administrativa e ao Secretário-Geral as conclusões a que chegou a partir da verificação. Pode, além disso, apresentar qualquer comentário que julgue apropriado em relação ao relatório financeiro do Secretário-Geral.

10 — Na medida em que a verificação a que procedeu teve carácter sumário ou na medida em que não tenha podido obter justificações suficientes, o revisor de contas deve mencionar tais factos na sua certificação e no seu relatório precisando os motivos das suas observações, bem como as consequências que daí podem advir para a situação financeira e para as operações financeiras contabilizadas.

TÍTULO V

Arbitragem

Artigo 28.º

Competência

1 — Os litígios entre Estados membros surgidos da interpretação ou da aplicação da Convenção, assim como os litígios entre Estados membros e a Organização decorrentes da interpretação ou da aplicação do Protocolo sobre os Privilégios e Imunidades, podem, a pedido de uma das Partes, ser submetidos a um tribunal arbitral. As Partes determinam livremente a composição do tribunal arbitral e o processo de arbitragem.

2 — Os outros litígios decorrentes da interpretação ou da aplicação da Convenção e de outras convenções elaboradas pela Organização nos termos do artigo 2.º, n.º 2, se não forem resolvidos de forma amigável ou submetidos à decisão dos tribunais ordinários, podem, por acordo entre as Partes interessadas, ser submetidos a um tribunal arbitral. A composição do tribunal arbitral e ao processo arbitral, são aplicados os artigos 29.º a 32.º

3 — Qualquer Estado pode, ao formular um pedido de adesão à Convenção, reservar-se o direito de não aplicar integral ou parcialmente as disposições dos n.ºs 1 e 2.

4 — O Estado que formular uma reserva nos termos do n.º 3 pode a ela renunciar em qualquer momento, disso informando o depositário. Esta renúncia produz efeitos um mês após a data em que o depositário dela der conhecimento aos Estados membros.

Artigo 29.º

Compromisso. Secretaria.

As Partes concluem um compromisso especificando particularmente:

- a) O objecto do diferendo;
- b) A composição do tribunal e os prazos estabelecidos para a nomeação do ou dos árbitros;
- c) O local fixado para sede do tribunal.

O compromisso deve ser levado ao conhecimento do Secretário-Geral, que desempenha as funções de secretaria.

Artigo 30.º

Árbitros

1 — O Secretário-Geral elabora e mantém actualizada uma lista de árbitros. Cada Estado membro pode inscrever na lista de árbitros dois dos seus nacionais.

2 — O tribunal arbitral é, de acordo com o compromisso, constituído por um, três ou cinco árbitros. Os árbitros são escolhidos de entre as pessoas que constem da lista mencionada no n.º 1. Todavia, se o compromisso prever cinco árbitros, cada uma das Partes pode escolher um árbitro que não conste da lista. Se o compromisso prever um único árbitro, este é escolhido de comum acordo pelas Partes. Se o compromisso prever três ou cinco árbitros, cada uma das Partes escolhe um ou dois árbitros, conforme o caso; estes designam, de comum acordo, o terceiro ou o quinto árbitro, que preside ao tribunal arbitral. Em caso de desacordo entre as Partes sobre a designação do árbitro único ou entre os árbitros escolhidos sobre a designação do terceiro ou do quinto árbitro, compete ao Secretário-Geral fazê-la.

3 — O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro deve ser de nacionalidade diferente da das Partes, a menos que estas sejam da mesma nacionalidade.

4 — A intervenção de terceiro no litígio não tem efeitos na composição do tribunal arbitral.

Artigo 31.º

Processo. Custas.

1 — O tribunal arbitral decide do processo a adoptar tendo em conta, nomeadamente, as seguintes disposições:

- a) Instruir e julgar as causas de acordo com os elementos fornecidos pelas Partes, sem estar vinculado, quando chamado a decidir, às interpretações daquelas;
- b) Não poder conceder mais nem diferentemente daquilo que é pedido pelo demandante nem menos do que o demandado reconheceu como sendo devido;
- c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, é redigida pelo tribunal arbitral e notificada às Partes pelo Secretário-Geral;
- d) Salvo disposição em contrário de direito imperativo do lugar da sede do tribunal arbitral, e sem prejuízo de acordo das Partes em contrário, a sentença arbitral é definitiva.

2 — Os honorários dos árbitros são fixados pelo Secretário-Geral.

3 — A sentença arbitral fixa custas e despesas e decide sobre a repartição das mesmas pelas Partes, assim como sobre a repartição dos honorários dos árbitros.

Artigo 32.º

Prescrição. Força executiva

1 — O recurso ao processo arbitral tem, quanto à interrupção da prescrição, o mesmo efeito que o previsto pelo direito material aplicável à acção perante o juiz ordinário.

2 — A sentença do tribunal arbitral adquire força executiva em cada um dos Estados membros após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado em que a execução deva ter lugar. Não é admitida a revisão do mérito da causa.

TÍTULO VI

Alteração da Convenção

Artigo 33.º

Competência

1 — O Secretário-Geral leva imediatamente ao conhecimento dos Estados membros as propostas de alteração da Convenção que lhe tenham sido enviadas pelos Estados membros ou que ele próprio tenha elaborado.

2 — A Assembleia Geral decide sobre as propostas de alteração da Convenção desde que os n.ºs 4 a 6 não prevejam uma outra competência.

3 — Em face de uma proposta de alteração, a Assembleia Geral pode decidir, por maioria prevista no artigo 14.º, n.º 6, que tal proposta apresenta um carácter de estreita conexão com uma ou várias disposições dos apêndices à Convenção. Neste caso, bem como nos casos previstos nos n.ºs 4 a 6, segundas frases, a Assembleia Geral fica igualmente habilitada a decidir sobre a alteração daquela ou daquelas disposições dos apêndices.

4 — Sem prejuízo das decisões da Assembleia Geral tomadas de acordo com o n.º 3, primeira frase, a Comissão de Revisão decide quanto às propostas tendentes a alterar:

- a) Os artigos 9.º e 27.º, n.ºs 2 a 10;
- b) As Regras Uniformes CIV, exceptuando-se os artigos 1.º, 2.º, 5.º, 6.º, 16.º, 26.º a 39.º, 41.º a 53.º e 56.º a 60.º;
- c) As Regras Uniformes CIM, exceptuando-se os artigos 1.º, 5.º, 6.º, n.ºs 1 e 2, 8.º, 12.º, 13.º, n.º 2, 14.º, 15.º, n.ºs 2 e 3, e 19.º, n.ºs 6 e 7, bem como os artigos 23.º a 27.º, 30.º a 33.º, 36.º a 41.º e 44.º a 48.º;
- d) As Regras Uniformes CUV, exceptuando-se os artigos 1.º, 4.º, 5.º e 7.º a 12.º;
- e) As Regras Uniformes CUI, exceptuando-se os artigos 1.º, 2.º, 4.º, 8.º a 15.º, 17.º a 19.º, 21.º, 23.º a 25.º;
- f) As Regras Uniformes APTU, exceptuando-se os artigos 1.º, 3.º, 9.º a 11.º, e respectivos anexos;
- g) As Regras Uniformes ATMF, exceptuando-se os artigos 1.º, 3.º e 9.º

Sempre que propostas de alteração sejam submetidas à Comissão de Revisão em conformidade com as alíneas a) a g), um terço dos Estados representados na Comissão pode exigir que essas propostas sejam submetidas à Assembleia Geral para decisão.

5 — A Comissão de Peritos do RID decide sobre as propostas de alteração do Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID). Sempre que tais propostas sejam sub-

metidas à Comissão de Peritos do RID, um terço dos Estados representados na Comissão pode exigir que essas propostas sejam submetidas à Assembleia Geral para decisão.

6 — A Comissão de Peritos Técnicos decide sobre as propostas de alteração dos anexos das Regras Uniformes APTU. Sempre que tais propostas sejam submetidas à Comissão de Peritos Técnicos, um terço dos Estados representados na Comissão pode exigir que essas propostas sejam submetidas à Assembleia Geral para decisão.

Artigo 34.º

Decisões da Assembleia Geral

1 — As alterações da Convenção decididas pela Assembleia Geral são notificadas pelo Secretário-Geral aos Estados membros.

2 — As alterações da Convenção propriamente dita, decididas pela Assembleia Geral, entram em vigor, 12 meses após serem aprovadas por dois terços dos Estados membros, para todos os Estados membros, à excepção dos que, antes da entrada em vigor, tenham feito uma declaração nos termos da qual não aprovam as referidas alterações.

3 — As alterações dos apêndices à Convenção, decididas pela Assembleia Geral, entram em vigor, 12 meses após serem aprovadas por metade dos Estados que não tenham feito uma declaração nos termos da primeira frase do n.º 1 do artigo 42.º, para todos os Estados membros, à excepção dos que, antes da entrada em vigor, tenham feito uma declaração nos termos da qual não aprovam as referidas alterações e dos que tenham feito uma declaração em conformidade com a primeira frase do n.º 1 do artigo 42.º

4 — Os Estados membros enviam ao Secretário-Geral as respectivas notificações relativas à aprovação das alterações da Convenção decididas pela Assembleia Geral, bem como as declarações nos termos das quais não aprovam tais alterações. O Secretário-Geral disso dá conhecimento aos outros Estados membros.

5 — O prazo previsto nos n.ºs 2 e 3 corre a contar do dia da notificação pelo Secretário-Geral de que estão preenchidas as condições para a entrada em vigor das alterações.

6 — A Assembleia Geral pode especificar no momento da adopção de uma alteração que o alcance desta é tal que todo o Estado membro, tendo feito uma declaração nos termos do n.º 2 ou do n.º 3 e não tendo aprovado a alteração no prazo de 18 meses a contar da data da sua entrada em vigor, cessará, findo este prazo, a sua qualidade de Estado membro da Organização.

7 — Quando as decisões da Assembleia Geral respeitem aos apêndices à Convenção, a aplicação do apêndice em causa é, logo após a entrada em vigor das decisões, suspensa na íntegra para o tráfego com e entre os Estados membros que se oponham nos termos do n.º 3 às decisões nos prazos fixados. O Secretário-Geral notifica os Estados membros dessa suspensão, a qual cessa decorrido um mês a contar da data em que o Secretário-Geral tenha notificado aos Estados membros o levantamento da oposição.

Artigo 35.º

Decisões das comissões

1 — As alterações da Convenção, decididas pelas comissões, são notificadas pelo Secretário-Geral aos Estados membros.

2 — As alterações da Convenção propriamente dita, decididas pela Comissão de Revisão, entram em vigor para todos os Estados membros no 1.º dia do 12.º mês que se segue àquele em que o Secretário-Geral as tenha notificado aos Estados membros. Os Estados membros podem formular uma objecção num prazo de quatro meses a contar da data da notificação. Em caso de objecção formulada por um quarto dos Estados membros, a alteração não entra em vigor. Se um Estado membro formular uma objecção contra uma decisão da Comissão de Revisão no prazo de quatro meses e denunciar a Convenção, a denúncia produz efeitos na data prevista para a entrada em vigor dessa decisão.

3 — As alterações dos apêndices à Convenção, decididas pela Comissão de Revisão, entram em vigor para todos os Estados membros no 1.º dia do 12.º mês que se segue àquele em que o Secretário-Geral as tenha notificado aos Estados membros. As alterações decididas pela Comissão de Peritos do RID ou pela Comissão de Peritos Técnicos entram em vigor para todos os Estados membros no 1.º dia do 6.º mês que se segue àquele em que o Secretário-Geral as tenha notificado aos Estados membros.

4 — Os Estados membros podem formular uma objecção num prazo de quatro meses contados a partir da data da notificação prevista no n.º 3. Em caso de objecção formulada por um quarto dos Estados membros, a alteração não entra em vigor. Nos Estados membros que tenham formulado uma objecção contra uma decisão nos prazos fixados, a aplicação do apêndice em causa é suspensa na íntegra para o tráfego com e entre os Estados membros a contar do momento em que as decisões produzam efeitos. Todavia, em caso de objecção contra a validação de uma norma técnica ou contra a adopção de uma prescrição técnica uniforme, somente estas são suspensas no que respeita ao tráfego com e entre os Estados membros a contar do momento em que as decisões produzam efeitos; o mesmo acontece em caso de objecção parcial.

5 — O Secretário-Geral informa os Estados membros sobre as suspensões previstas no n.º 4; as suspensões são levantadas decorrido o prazo de um mês a contar do dia em que o Secretário-Geral tenha notificado aos outros Estados membros a retirada da referida objecção.

6 — Para a determinação do número de objecções previstas nos n.ºs 2 e 4, não são tidos em conta os Estados membros que:

- a) Não tenham direito de voto (artigo 14.º, n.º 5, artigo 26.º, n.º 7, ou artigo 40.º, n.º 4);
- b) Não sejam membros da Comissão em causa (artigo 16.º, n.º 1, segunda frase);
- c) Tenham feito uma declaração nos termos do artigo 9.º, n.º 1, das Regras Uniformes APTU.

TÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 36.º

Depositário

1 — O Secretário-Geral é o depositário da presente Convenção. As suas funções enquanto depositário estão

enunciadas na parte VII da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de 23 de Maio de 1969.

2 — Sempre que surgir uma divergência entre um Estado membro e o depositário relativa ao exercício das funções deste, o depositário ou o Estado membro em causa deve levar o assunto ao conhecimento dos outros Estados membros ou, se for caso disso, submetê-lo à decisão da Comissão Administrativa.

Artigo 37.º

Adesão à Convenção

1 — A adesão à Convenção está aberta a cada um dos Estados em cujo território se explore uma infra-estrutura ferroviária.

2 — Um Estado que deseje aderir à Convenção envia um pedido ao depositário. O depositário comunica-o aos Estados membros.

3 — O pedido é aceite de pleno direito três meses após a comunicação referida no n.º 2, salvo oposição formulada por cinco Estados membros junto do depositário. O depositário disso informa sem demora o Estado que solicitou a adesão, bem como os Estados membros. A adesão produz efeitos no 1.º dia do 3.º mês que se segue à notificação.

4 — Em caso de oposição de, pelo menos, cinco Estados membros no prazo previsto no n.º 3, o pedido de adesão é submetido à Assembleia Geral que sobre o mesmo decide.

5 — Sem prejuízo do artigo 42.º, qualquer adesão à Convenção só pode reportar-se à Convenção na redacção em vigor no momento a partir do qual a adesão produz efeitos.

Artigo 38.º

Adesão de organizações regionais de integração económica

1 — A adesão à Convenção está aberta às organizações regionais de integração económica com competência para adoptar a respectiva legislação que vincula os seus Estados membros, no que respeita a matérias abrangidas por esta Convenção e da qual são membros um ou mais Estados membros. As condições de adesão são definidas num acordo celebrado entre a Organização e a organização regional.

2 — A organização regional pode exercer os direitos de que dispõem os seus membros ao abrigo da Convenção na medida em que abranjam matérias da sua competência. O mesmo vale para as obrigações que incumbem aos Estados membros em virtude da Convenção, exceptuadas as obrigações financeiras referidas no artigo 26.º.

3 — Com vista ao exercício do direito de voto e do direito de objecção previsto no artigo 35.º, n.ºs 2 e 4, a organização regional dispõe de um número de votos igual ao dos seus membros que são igualmente Estados membros da Organização. Estes só podem exercer os seus direitos, designadamente o direito de voto, de acordo com a medida acolhida no n.º 2. A organização regional não dispõe do direito de voto relativamente ao título IV.

4 — Aplica-se, por analogia, o artigo 41.º para pôr termo à qualidade de membro.

Artigo 39.º**Membros associados**

1 — Qualquer Estado, em cujo território se explora uma infra-estrutura ferroviária, pode tornar-se membro associado da Organização. Aplica-se, por analogia, o artigo 37.º, n.ºs 2 a 5.

2 — Um membro associado pode participar nos trabalhos dos órgãos mencionados no artigo 13.º, n.º 1, alíneas a) e c) a f), apenas com voto consultivo. Um membro associado não pode ser designado como membro da Comissão Administrativa. Contribui para as despesas da Organização com 0,25 % das contribuições (artigo 26.º, n.º 3).

3 — Aplica-se, por analogia, o artigo 41.º para pôr termo à qualidade de membro associado.

Artigo 40.º**Suspensão da qualidade de membro**

1 — Um Estado membro pode pedir, sem denunciar a Convenção, a suspensão da sua qualidade de membro da Organização sempre que o tráfego internacional ferroviário deixe de ser efectuado no seu território por razões que não sejam imputáveis àquele Estado membro.

2 — A Comissão Administrativa decide do pedido de suspensão da qualidade de membro. O pedido deve ser formulado junto do Secretário-Geral o mais tardar três meses antes de uma sessão da Comissão.

3 — A suspensão da qualidade de membro entra em vigor no 1.º dia do mês que se segue ao dia da notificação pelo Secretário-Geral aos Estados membros da decisão da Comissão Administrativa. A suspensão da qualidade de membro cessa com a notificação pelo Estado membro da retoma do tráfego internacional ferroviário no seu território. O Secretário-Geral disso notifica, sem demora, os outros Estados membros.

4 — Da suspensão da qualidade de membro decorrem as seguintes consequências:

- a) A dispensa para o Estado membro da sua obrigação de contribuir para o financiamento das despesas da Organização;
- b) A suspensão do direito de voto nos órgãos da Organização;
- c) A suspensão do direito de objecção em virtude dos artigos 34.º, n.ºs 2 e 3, e 35.º, n.ºs 2 e 4.

Artigo 41.º**Denúncia da Convenção**

1 — A Convenção pode, em qualquer momento, ser denunciada.

2 — Qualquer Estado membro que deseje proceder a uma denúncia dá conhecimento da sua intenção ao depositário. A denúncia produz efeitos em 31 de Dezembro do ano seguinte.

Artigo 42.º**Declarações e reservas à Convenção**

1 — Cada Estado membro pode, a qualquer momento, declarar que não aplica na íntegra determinados apêndices à Convenção. Além disso, as reservas

e as declarações de não aplicação de determinadas disposições da Convenção propriamente dita ou dos seus apêndices só são aceites se estiverem expressamente previstas nas próprias disposições.

2 — As reservas e as declarações são enviadas ao depositário. Produzem efeitos no momento em que a Convenção entre em vigor para o Estado interessado. Qualquer declaração formulada após a referida entrada em vigor produz efeitos em 31 de Dezembro do ano que se segue à declaração. O depositário disso informa os Estados membros.

Artigo 43.º**Dissolução da Organização**

1 — A Assembleia Geral pode decidir sobre a dissolução da Organização e eventual transferência de atribuições para uma outra organização intergovernamental acordando, se for caso disso, as condições dessa transferência com a organização em causa.

2 — Em caso de dissolução da Organização, os respectivos bens e haveres são atribuídos aos Estados membros que tenham sido, ininterruptamente, membros da Organização durante os últimos cinco anos civis anteriores ao ano da decisão em virtude do n.º 1, de forma proporcional à taxa média da percentagem para a qual contribuíram relativamente às despesas da Organização ao longo dos cinco anos anteriores.

Artigo 44.º**Disposição transitória**

Nos casos previstos nos artigos 34.º, n.º 7, 35.º, n.º 4, 41.º, n.º 1, e 42.º, o direito em vigor no momento de celebração dos contratos sujeitos às Regras Uniformes CIV, às Regras Uniformes CIM, às Regras Uniformes CUV ou às Regras Uniformes CUI permanece aplicável aos contratos existentes.

Artigo 45.º**Textos da Convenção**

1 — A Convenção é redigida nas línguas alemã, francesa e inglesa. Em caso de divergência, apenas o texto francês faz fé.

2 — Sob proposta de um dos Estados interessados, a Organização publica traduções oficiais da Convenção em outras línguas, desde que uma das línguas seja língua oficial no território de, pelo menos, dois Estados membros. Cooperam na elaboração destas traduções os serviços competentes dos Estados membros interessados.

PROTOCOLO SOBRE OS PRIVILÉGIOS E IMUNIDADES DA ORGANIZAÇÃO INTERGOVERNAMENTAL PARA OS TRANSPORTES INTERNACIONAIS FERROVIÁRIOS (OTIF).**Artigo 1.º****Imunidade de jurisdição, de execução e de penhora**

1 — No âmbito das suas actividades oficiais, a Organização beneficia da imunidade de jurisdição e de execução, excepto:

- a) Na medida em que a Organização tiver expressamente renunciado a uma tal imunidade num caso particular;

- b) Em caso de acção cível intentada por terceiro;
- c) Em caso de pedido reconvenicional directamente ligado a um processo iniciado, a título principal, pela Organização;
- d) Em caso de penhora ordenada por decisão judicial aos vencimentos, salários e outras remunerações devidos pela Organização a um membro do seu pessoal.

2 — Os haveres e outros bens da Organização, seja qual for o local em que se encontrem, beneficiam de imunidade em relação a qualquer forma de requisição, confisco, retenção e outras formas de apreensão ou restrição, salvo na medida em que o exijam temporariamente a prevenção dos acidentes que envolvam veículos automóveis pertencentes à Organização ou que circulem por conta desta e os inquéritos a que esses mesmos acidentes possam dar lugar.

Artigo 2.º

Protecção contra a expropriação

Se, para fins de utilidade pública, for necessária qualquer expropriação, devem ser tomadas disposições adequadas para impedir que a expropriação constitua obstáculo ao exercício das actividades da Organização e, previamente, deve ser paga uma pronta e justa indemnização.

Artigo 3.º

Isenção de impostos

1 — Cada Estado membro isenta de impostos directos a Organização, os seus bens e rendimentos, para o exercício das suas actividades oficiais. Sempre que a Organização utilizar serviços ou efectuar aquisições de montante elevado estritamente necessários ao exercício das suas actividades oficiais e quando o preço dessas aquisições ou serviços incluir taxas ou direitos, serão tomadas pelos Estados membros, sempre que possível, disposições adequadas com vista à isenção daquelas taxas ou direitos ou ao reembolso do seu valor.

2 — Não é concedida qualquer isenção dos impostos e taxas que apenas constituam simples remuneração por serviços prestados.

3 — Os bens adquiridos em conformidade com o n.º 1 só podem ser vendidos, cedidos ou utilizados nas condições fixadas pelo Estado membro que tiver concedido as isenções.

Artigo 4.º

Isenção de direitos e taxas

1 — Os produtos importados ou exportados pela Organização que sejam estritamente necessários ao exercício das suas actividades oficiais são isentos de todos os direitos e taxas de importação ou exportação.

2 — Ao abrigo do presente artigo, não é concedida qualquer isenção em relação às aquisições e importações de bens ou à prestação de serviços destinados a satisfazer as necessidades particulares dos funcionários da Organização.

3 — Aplica-se, por analogia, o artigo 3.º, n.º 3, aos bens importados em conformidade com o n.º 1.

Artigo 5.º

Actividades oficiais

As actividades oficiais da Organização previstas no presente Protocolo são as que correspondem aos objectivos definidos no artigo 2.º da Convenção.

Artigo 6.º

Transacções monetárias

A Organização pode receber e deter quaisquer fundos, divisas, numerários ou valores mobiliários. A Organização pode dispor deles livremente para quaisquer fins previstos na Convenção e possuir contas em qualquer moeda, na medida necessária para fazer face aos seus compromissos.

Artigo 7.º

Comunicações

No que respeita às comunicações oficiais e à transferência de documentação, a Organização beneficia de um tratamento igual ao concedido por cada Estado membro às outras organizações internacionais similares.

Artigo 8.º

Privilégios e imunidades dos representantes dos Estados

No território de cada Estado membro, os representantes dos Estados membros gozam, no exercício das suas funções e pelo período correspondente à duração das suas viagens de serviço, dos seguintes privilégios e imunidades:

- a) Imunidade jurisdicional, mesmo após o termo da respectiva missão, para os actos, incluindo os orais e os escritos, praticados no exercício das suas funções; esta imunidade, no entanto, não vigora em casos de danos resultantes de um acidente causado por um veículo automóvel ou por qualquer outro meio de transporte pertencente a um representante de um Estado ou por ele conduzido, ou em caso de infracção às regras de circulação respeitantes a esse meio de transporte;
- b) Imunidade de detenção e de prisão preventiva, excepto em caso de flagrante delito;
- c) Impenhorabilidade das suas bagagens pessoais, excepto em caso de flagrante delito;
- d) Inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos oficiais;
- e) Isenção para eles próprios e respectivos cônjuges de todas as medidas de limitação de entrada e de todas as formalidades de registo de estrangeiros;
- f) No que respeita às regulamentações monetárias ou de câmbio, as mesmas facilidades que as concedidas aos representantes de governos estrangeiros em missão oficial temporária.

Artigo 9.º

Privilégios e imunidades dos funcionários da Organização

No território de cada Estado membro, os funcionários da Organização gozam, no exercício das suas funções, dos seguintes privilégios e imunidades:

- a) Imunidade jurisdicional para os actos, incluindo os orais e os escritos, praticados no exercício

das suas funções e dentro dos limites das suas atribuições; esta imunidade, no entanto, não vigora em caso de danos resultantes de um acidente causado por um veículo automóvel ou por qualquer outro meio de transporte pertencente a um funcionário da Organização ou por ele conduzido, ou em caso de infracção às regras de circulação respeitantes a esse meio de transporte; os funcionários continuam a beneficiar desta imunidade mesmo depois de cessar funções ao serviço da Organização;

- b) Inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos oficiais;
- c) As mesmas excepções às disposições que limitam a imigração e regulam o registo de estrangeiros que as geralmente concedidas aos funcionários das organizações internacionais; os membros da sua família que façam parte do respectivo agregado familiar beneficiam das mesmas facilidades;
- d) Isenção do imposto nacional sobre o rendimento, sem prejuízo da criação, em benefício da Organização, de um imposto interno sobre vencimentos, salários e outras retribuições pagas pela Organização; entretanto, os Estados membros têm a possibilidade de considerar esses vencimentos, salários e retribuições no cálculo do montante do imposto a cobrar sobre os rendimentos provenientes de outras fontes; os Estados membros não são obrigados a aplicar esta isenção fiscal às indemnizações e pensões de reforma e sobrevivência concedidas pela Organização aos seus antigos funcionários ou aos que a elas tenham direito;
- e) No que respeita à regulamentação cambial, os mesmos privilégios que os geralmente concedidos aos funcionários das organizações internacionais;
- f) Em período de crise internacional, as mesmas facilidades de repatriamento, tanto para si próprios como para os membros da sua família que façam parte do respectivo agregado familiar, que as geralmente concedidas aos funcionários das organizações internacionais.

Artigo 10.º

Privilégios e imunidades dos peritos

Os peritos a quem a Organização recorra, quando exerçam funções junto da Organização ou para ela desempenhem determinadas funções, gozam dos privilégios e imunidades a seguir mencionados, na medida em que estes forem necessários ao exercício das suas funções, incluindo o período das viagens efectuadas no exercício dessas funções ou no decurso dessas missões:

- a) Imunidade jurisdicional para os actos, incluindo os orais e os escritos, por eles praticados no exercício das respectivas funções; esta imunidade não vigora, no entanto, em caso de danos resultantes de um acidente causado por um veículo automóvel ou por qualquer outro meio de transporte pertencente a um perito ou por ele conduzido ou em caso de infracção às regras de circulação respeitantes a esse meio de transporte; os peritos continuam a beneficiar desta imunidade mesmo depois de cessar funções ao serviço da Organização;

- b) Inviolabilidade de todos os seus papéis e documentos oficiais;
- c) Facilidades de câmbio necessárias à transferência da respectiva remuneração;
- d) As mesmas facilidades, no que respeita à bagagem pessoal, que as concedidas aos agentes dos governos estrangeiros em missão oficial temporária.

Artigo 11.º

Objectivo dos privilégios e imunidades concedidos

1 — Os privilégios e imunidades previstos neste Protocolo são instituídos unicamente com o fim de assegurar, em quaisquer circunstâncias, o livre funcionamento da Organização e a completa independência das pessoas a quem são concedidos. As autoridades competentes levantam qualquer imunidade em todos os casos em que a sua manutenção possa obstar à acção da justiça e em que a mesma possa ser levantada sem prejudicar a realização do objectivo para que foi concedida.

2 — Para efeitos do n.º 1, as autoridades competentes são:

- a) Os Estados membros, para os seus representantes;
- b) A Comissão Administrativa, para o Secretário-Geral;
- c) O Secretário-Geral, para os outros agentes da Organização e para os peritos solicitados pela Organização.

Artigo 12.º

Prevenção de abusos

1 — Nenhuma das disposições do presente Protocolo pode pôr em causa o direito que cada Estado membro tem para tomar todas as precauções úteis no interesse da sua segurança pública.

2 — A Organização presta, a todo o tempo, a sua colaboração às autoridades competentes dos Estados membros com vista a facilitar uma boa administração da justiça, assegurar o respeito pelas leis e prescrições dos Estados membros em causa e impedir quaisquer abusos a que possam dar lugar os privilégios e imunidades previstos no presente Protocolo.

Artigo 13.º

Nacionais

Nenhum Estado membro é obrigado a conceder os privilégios e imunidades a que alude o presente Protocolo mencionados:

- a) No artigo 8.º, exceptuada a alínea d);
- b) No artigo 9.º, exceptuadas as alíneas a), b) e d);
- c) No artigo 10.º, exceptuadas as alíneas a) e b);

aos seus nacionais ou às pessoas que tenham nesse Estado a sua residência permanente.

Artigo 14.º

Acordos complementares

A Organização pode celebrar com um ou vários Estados membros acordos complementares com vista à aplicação do presente Protocolo relativamente a esse Estado

membro ou a esses Estados membros, bem como outros acordos com vista a garantir o bom funcionamento da Organização.

**Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte
Internacional Ferroviário de Passageiros (CIV)**

(apêndice A à Convenção)

TÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — As presentes Regras Uniformes aplicam-se a todo e qualquer contrato de transporte ferroviário de passageiros a título oneroso ou gratuito, sempre que os locais de partida e de destino se situem em dois Estados membros diferentes, quaisquer que sejam o domicílio ou a sede e a nacionalidade das Partes no contrato de transporte.

2 — Sempre que um transporte internacional objecto de um contrato único inclua, em complemento do transporte transfronteiriço ferroviário, um transporte por estrada ou por via navegável interior em regime de tráfego interno de um Estado membro, aplicam-se as presentes Regras Uniformes.

3 — Sempre que um transporte internacional objecto de um contrato único inclua, em complemento do transporte ferroviário, um transporte marítimo ou um transporte transfronteiriço por via navegável interior, aplicam-se as presentes Regras Uniformes se o transporte marítimo ou o transporte por via navegável interior for efectuado nas linhas inscritas na lista das linhas prevista no artigo 24.º, n.º 1, da Convenção.

4 — As presentes Regras Uniformes aplicam-se igualmente, no que se refere à responsabilidade do transportador em caso de morte e ferimento de passageiros, aos acompanhantes de remessas cujo transporte seja efectuado em conformidade com as Regras Uniformes CIM.

5 — As presentes Regras Uniformes não se aplicam aos transportes efectuados entre estações situadas no território de Estados limítrofes, quando a infra-estrutura destas estações é gerida por um ou vários gestores de infra-estrutura pertencentes a um só e mesmo Estado.

6 — Cada Estado, Parte numa convenção relativa ao transporte internacional ferroviário directo de passageiros e de natureza comparável às presentes Regras Uniformes, pode, ao formular um pedido de adesão à Convenção, declarar que só aplicará estas Regras Uniformes aos transportes efectuados numa parte da infra-estrutura ferroviária situada no seu território. Esta parte da infra-estrutura ferroviária deve estar definida com precisão e estar ligada à infra-estrutura ferroviária de um Estado membro. Sempre que um Estado fizer a declaração acima referida, estas Regras Uniformes aplicar-se-ão somente sob a seguinte condição:

- a) Os locais de partida ou de destino, bem como o itinerário previstos no contrato de transporte, estão situados na infra-estrutura mencionada; ou
- b) A infra-estrutura mencionada liga a infra-estrutura de dois Estados membros estando prevista no contrato de transporte como itinerário para um transporte de trânsito.

7 — O Estado que tenha feito uma declaração em conformidade com o n.º 6 pode a ela renunciar em qualquer momento, informando a este respeito o depositário. Esta renúncia produz efeitos um mês após a data em que o depositário dela tiver dado conhecimento aos Estados membros. A declaração fica sem efeito quando a convenção referida no n.º 6, primeira frase, cesse de vigorar para aquele Estado.

Artigo 2.º

**Declaração relativa à responsabilidade em caso de morte
e de ferimento de passageiros**

1 — Cada Estado pode, em qualquer momento, declarar que não aplica aos passageiros, vítimas de acidentes ocorridos no seu território, o conjunto das disposições relativas à responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros quando estes sejam seus nacionais ou tenham a sua residência habitual nesse Estado.

2 — O Estado que tenha feito uma declaração nos termos do n.º 1 pode a ela renunciar em qualquer momento, informando a este respeito o depositário. Esta renúncia produz efeitos um mês após a data em que o depositário dela tiver dado conhecimento aos Estados membros.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes, o termo:

- a) «Transportador» designa o transportador contratual com o qual o passageiro celebra um contrato de transporte ao abrigo destas Regras Uniformes, ou um transportador subsequente, responsável com base neste contrato;
- b) «Transportador substituto» designa um transportador que não celebra o contrato de transporte com o passageiro mas a quem o transportador referido na alínea a) confia, no todo ou em parte, a execução do transporte ferroviário;
- c) «Condições gerais de transporte» designa as condições do transportador na forma de condições gerais ou de tarifas legalmente em vigor em cada Estado membro e que se tornaram, em virtude da celebração do contrato de transporte, parte integrante deste;
- d) «Veículo» designa um veículo automóvel ou um reboque transportado durante um transporte de passageiros.

Artigo 4.º

Derrogações

1 — Os Estados membros podem celebrar acordos que prevejam derrogações das presentes Regras Uniformes relativamente aos transportes efectuados exclusivamente entre duas estações situadas de ambos os lados da fronteira, quando não haja nenhuma estação entre elas.

2 — Para os transportes efectuados entre dois Estados membros e que transitem por um Estado não membro, os Estados interessados podem celebrar acordos que derroguem as presentes Regras Uniformes.

3 — Sem prejuízo de outras disposições de direito internacional público, dois ou vários Estados membros podem fixar entre si as condições sob as quais os transportadores estão sujeitos à obrigação de transportar passageiros, bagagens, animais e veículos em tráfego entre estes Estados.

4 — Os acordos referidos nos n.ºs 1 a 3, bem como a sua entrada em vigor são comunicados à Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários. O Secretário-Geral da Organização informa desse facto os Estados membros e as empresas interessadas.

Artigo 5.º

Direito vinculativo

Salvo cláusula em contrário nas presentes Regras Uniformes, é nula e de efeito nulo qualquer estipulação que, directa ou indirectamente, derroge estas Regras Uniformes. A nulidade de tais estipulações não acarreta a nulidade de outras disposições do contrato de transporte. Não obstante, um transportador pode assumir responsabilidades e obrigações mais pesadas do que as previstas nas presentes Regras Uniformes.

TÍTULO II

Celebração e execução do contrato de transporte

Artigo 6.º

Contrato de transporte

1 — Mediante um contrato de transporte, o transportador compromete-se a transportar o passageiro e, se for caso disso, bagagens e veículos ao local de destino, bem como entregar as bagagens e os veículos no local de destino.

2 — O contrato de transporte deve constar num ou mais títulos de transporte entregues ao passageiro. Todavia, sem prejuízo do artigo 9.º, a ausência, a irregularidade ou a perda do título de transporte não afecta nem a existência nem a validade do contrato que permanece sujeito às presentes Regras Uniformes.

3 — O título de transporte faz fé, até prova em contrário, da celebração e do conteúdo do contrato de transporte.

Artigo 7.º

Título de transporte

1 — As condições gerais de transporte determinam a forma e o conteúdo dos títulos de transporte assim como a língua e os caracteres em que os mesmos devem ser impressos e preenchidos.

2 — Devem pelo menos constar no título de transporte:

- a) O transportador ou os transportadores;
- b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes Regras Uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;
- c) Qualquer outra indicação necessária que comprove a celebração e o conteúdo do contrato de transporte e que permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato.

3 — O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção do título de transporte, de que este corresponde às suas indicações.

4 — O título de transporte é transmissível se não for nominativo e a viagem não se tiver iniciado.

5 — O título de transporte pode ser estabelecido sob forma de registo electrónico de dados transformáveis em símbolos de escrita legíveis. Os procedimentos utilizados no registo e tratamento de dados devem ser equivalentes do ponto de vista funcional, nomeadamente no que diz respeito à força probatória do título de transporte representado por tais dados.

Artigo 8.º

Pagamento e reembolso do preço de transporte

1 — Salvo convenção em contrário entre o passageiro e o transportador, o preço de transporte é pago antecipadamente.

2 — As condições gerais de transporte determinam as condições de reembolso do preço de transporte.

Artigo 9.º

Direito ao transporte. Não admissão ao transporte

1 — Desde o início da viagem, o passageiro deve ser portador de um título de transporte válido e apresentá-lo no momento de controlo dos títulos de transporte. As condições gerais de transporte podem prever:

- a) O pagamento, pelo passageiro que não apresentar um título de transporte válido, de uma sobretaxa para além do preço do transporte;
- b) A exclusão do passageiro que recusar o pagamento imediato do preço do transporte ou da sobretaxa;
- c) A possibilidade de reembolso da sobretaxa e respectivas condições.

2 — As condições gerais de transporte podem prever a não admissão ao transporte ou a exclusão do transporte durante o percurso de todo o passageiro que:

- a) Constitua um perigo quer para a segurança e o bom funcionamento da exploração quer para a segurança de outros passageiros;
- b) Incomode de forma intolerável os outros passageiros;

bem como a perda do direito ao reembolso quer do preço do transporte quer da quantia paga para o transporte das bagagens.

Artigo 10.º

Cumprimento das formalidades administrativas

O passageiro deve cumprir as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas.

Artigo 11.º

Supressão e atraso de comboios. Perda de correspondência

O transportador deve, se for caso disso, certificar no título de transporte que o comboio foi suprimido ou que se perdeu a correspondência.

TÍTULO III**Transporte de volumes de mão, animais, bagagens e veículos****CAPÍTULO I****Disposições comuns****Artigo 12.º****Objectos e animais autorizados**

1 — O passageiro pode levar consigo objectos fáceis de transportar (volumes de mão) e animais vivos, em conformidade com as condições gerais de transporte. Pode ainda levar consigo objectos que causem transtorno, nos termos das disposições específicas constantes das condições gerais de transporte. São excluídos do transporte objectos ou animais que possam importunar ou incomodar os passageiros ou causar dano.

2 — O passageiro pode expedir, como bagagem, objectos e animais, de acordo com as condições gerais de transporte.

3 — O transportador pode admitir o transporte de veículos por ocasião de um transporte de passageiros nos termos previstos nas condições gerais de transporte.

4 — O transporte de mercadorias perigosas como volume de mão, bagagem e no interior de ou sobre veículos que, de acordo com o presente título, sejam transportados pela via ferroviária, deve ser efectuado em conformidade com o Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID).

Artigo 13.º**Verificação**

1 — O transportador tem o direito de, em caso de presunção grave de incumprimento das condições de transporte, verificar se os objectos (volumes de mão, bagagens, veículos, incluindo o seu carregamento) e animais transportados obedecem às condições de transporte, quando as leis e prescrições do Estado onde a verificação deva ter lugar a não proíbam. O passageiro deve ser convidado a assistir à verificação. Se não se apresentar ou não for possível contactá-lo, o transportador deve solicitar a presença de duas testemunhas independentes.

2 — Sempre que se demonstre o incumprimento das condições de transporte, o transportador pode exigir ao passageiro o pagamento das despesas ocasionadas pela verificação.

Artigo 14.º**Cumprimento das formalidades administrativas**

O passageiro deve, ao ser transportado, observar as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas durante o transporte de objectos (volumes de mão, bagagens, veículos, incluindo o seu carregamento) e de animais. O passageiro deve assistir à verificação dos objectos, salvo excepção prevista nas leis e prescrições de cada Estado.

CAPÍTULO II**Volumes de mão e animais****Artigo 15.º****Vigilância**

A guarda dos volumes de mão e dos animais que o passageiro transportar consigo fica a seu cargo.

CAPÍTULO III**Bagagens****Artigo 16.º****Expedição das bagagens**

1 — As obrigações contratuais relativas ao encaminhamento de bagagens devem constar na senha de bagagens entregue ao passageiro.

2 — Sem prejuízo do artigo 22.º, a ausência, a irregularidade ou a perda da senha de bagagens não afecta nem a existência nem a validade das convenções relativas ao encaminhamento das bagagens, as quais permanecem sujeitas às presentes Regras Uniformes.

3 — A senha de bagagens faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do seu transporte.

4 — Até prova em contrário, presume-se que as bagagens estivessem em aparente bom estado no momento em que ficaram a cargo do transportador e que o número e o peso dos volumes correspondessem às indicações contidas na senha de bagagens.

Artigo 17.º**Senha de bagagens**

1 — As condições gerais de transporte determinam a forma e o conteúdo da senha de bagagens assim como a língua e os caracteres em que os mesmos devem ser impressos e preenchidos. Aplica-se, por analogia, o artigo 7.º, n.º 5.

2 — Devem pelo menos constar na senha de bagagens:

- a) O transportador ou os transportadores;
- b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes Regras Uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;
- c) Qualquer outra indicação necessária que comprove a celebração e o conteúdo do contrato de transporte e que permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato.

3 — O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção da senha de bagagens, de que esta corresponde às suas indicações.

Artigo 18.º**Registo e transporte**

1 — Salvo excepção prevista nas condições gerais de transporte, o registo das bagagens só se efectua mediante apresentação de um título de transporte válido pelo menos até ao local de destino das bagagens. Além disso, o registo efectua-se de acordo com as disposições vigentes no local de expedição.

2 — Sempre que as condições gerais de transporte prevejam a admissão de bagagens para transporte sem a apresentação de um título de transporte, as disposições das presentes Regras Uniformes que fixam os direitos e as obrigações do passageiro em relação às suas bagagens aplicam-se, por analogia, ao expedidor das mesmas.

3 — O transportador pode encaminhar as bagagens por comboio ou meio de transporte e itinerário diferentes dos que o passageiro utilizar.

Artigo 19.º**Pagamento do preço do transporte das bagagens**

Salvo convenção em contrário entre o passageiro e o transportador, o preço do transporte das bagagens é pago no momento do registo.

Artigo 20.º

Marcação das bagagens

O passageiro deve indicar em cada volume, em local bem visível, de forma suficientemente clara e inamovível:

- a) O seu nome e a sua morada;
- b) O local de destino.

Artigo 21.º

Direito de dispor das bagagens

1 — Se as circunstâncias o permitirem e as disposições aduaneiras ou de outras autoridades administrativas a isso não se opuserem, o passageiro pode pedir a restituição das bagagens no local de expedição contra a entrega da senha de bagagens e, sempre que previsto nas condições gerais de transporte, contra apresentação do título de transporte.

2 — As condições gerais de transporte podem prever outras disposições relativas ao direito de dispor das bagagens, nomeadamente alterações do local de destino e eventuais consequências financeiras que o passageiro venha a suportar.

Artigo 22.º

Entrega

1 — A entrega das bagagens faz-se contra a entrega da senha de bagagens e, se for caso disso, contra o pagamento de despesas que onerem a remessa. O transportador tem o direito de, sem a isso ser obrigado, verificar se o portador da senha tem legitimidade para receber as bagagens.

2 — São equiparadas à entrega feita ao portador da senha, sempre que efectuadas de acordo com as disposições vigentes no local de destino:

- a) A remessa das bagagens às autoridades aduaneiras ou de barreira nos seus locais de expedição ou nos seus entrepostos, quando estes não estejam à guarda do transportador;
- b) A entrega de animais vivos a terceiros.

3 — O portador da senha de bagagens pode pedir a entrega das bagagens no local de destino logo que tenha decorrido o tempo acordado e, se for caso disso, o tempo necessário para as operações efectuadas pela alfândega ou por outras autoridades administrativas.

4 — Na falta de entrega da senha de bagagens, o transportador só é obrigado a entregar as bagagens a quem justificar o seu direito; se esta justificação for considerada insuficiente, o transportador pode exigir uma caução.

5 — As bagagens são entregues no local de destino para o qual tenham sido registadas.

6 — O portador da senha de bagagens a quem as bagagens não sejam entregues pode exigir que o dia e a hora em que tenha solicitado a entrega sejam mencionados na senha de bagagens em conformidade com o n.º 3.

7 — O interessado pode recusar a recepção das bagagens se o transportador não der seguimento ao pedido de verificação das bagagens, a fim de que se demonstre qualquer dano que tenha sido alegado.

8 — A entrega das bagagens é efectuada de acordo com as disposições vigentes no local de destino.

CAPÍTULO IV

Veículos

Artigo 23.º

Condições de transporte

As disposições especiais para o transporte de veículos, incluídas nas condições gerais de transporte, determinam, nomeadamente, as condições de admissão ao transporte, de registo, de carga e de transporte, de descarga e de entrega, bem como as obrigações do passageiro.

Artigo 24.º

Senha de transporte

1 — As obrigações contratuais relativas ao transporte de veículos devem constar da senha de transporte entregue ao passageiro. A senha de transporte pode integrar-se no título de transporte do passageiro.

2 — As disposições especiais para o transporte de veículos, incluídas nas condições gerais de transporte, determinam a forma e o conteúdo da senha de transporte e, bem assim, a língua e os caracteres em que a mesma deve ser impressa e preenchida. Aplica-se, por analogia, o artigo 7.º, n.º 5.

3 — Devem pelo menos constar na senha de transporte:

- a) O transportador ou os transportadores;
- b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes Regras Uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;
- c) Qualquer outra indicação necessária que comprove as obrigações contratuais relativas aos transportes de veículos e permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato de transporte.

4 — O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção da senha de transporte, de que esta corresponde às suas indicações.

Artigo 25.º

Direito aplicável

Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, aplicam-se aos veículos as disposições do capítulo III relativas ao transporte de bagagens.

TÍTULO IV

Responsabilidade do transportador

CAPÍTULO I

Responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros

Artigo 26.º

Fundamento da responsabilidade

1 — O transportador é responsável pelo prejuízo resultante de morte, de ferimento ou de qualquer outro

dano causado à integridade física ou psíquica de um passageiro por motivo de acidente relacionado com a exploração ferroviária ocorrido durante a permanência do passageiro nos veículos ferroviários, à entrada para ou à saída dos mesmos em qualquer infra-estrutura utilizada.

2 — O transportador fica isento dessa responsabilidade:

- a) Se o acidente for causado por circunstâncias alheias à exploração ferroviária que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
- b) Na medida em que o acidente se deva a uma falta do passageiro;
- c) Se o acidente for devido ao comportamento de um terceiro que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar; não se considera terceiro outra empresa que utilize a mesma infra-estrutura ferroviária; o direito de regresso não é afectado.

3 — Se o acidente for devido ao comportamento de um terceiro e se, apesar disso, o transportador não ficar totalmente isento de responsabilidade em conformidade com o n.º 2, alínea c), este responde pela totalidade dentro dos limites previstos nas Regras Uniformes e sem prejuízo de um eventual direito de regresso contra esse terceiro.

4 — As presentes Regras Uniformes não afectam a responsabilidade que possa caber ao transportador pelos casos não previstos no n.º 1.

5 — Sempre que um transporte objecto de um contrato de transporte único seja efectuado por transportadores subsequentes, é responsável, em caso de morte e de ferimento de passageiros, o transportador a quem cabia, de acordo com o contrato de transporte, a prestação de serviço de transporte durante a qual ocorreu o acidente. Se tal serviço não for prestado pelo transportador mas por um transportador substituto, ambos são responsáveis solidariamente nos termos das presentes Regras Uniformes.

Artigo 27.º

Indemnização em caso de morte

1 — Em caso de morte do passageiro, a indemnização compreende:

- a) As despesas necessárias consecutivas ao óbito, nomeadamente as relativas ao transporte do corpo e ao funeral;
- b) As indemnizações previstas no artigo 28.º, se a morte não tiver ocorrido imediatamente.

2 — Se, por morte do passageiro, as pessoas, em relação às quais ele tinha ou devesse ter obrigação alimentar nos termos da lei, ficarem privadas do seu sustento, têm igualmente direito a uma indemnização por essa perda. A acção de indemnização por perdas e danos de pessoas a quem o passageiro assegurasse o sustento sem a isso ser obrigado por lei fica sujeita ao direito nacional.

Artigo 28.º

Indemnização em caso de ferimento

Em caso de ferimento ou de qualquer outro dano causado à integridade física ou psíquica do passageiro, a indemnização compreende:

- a) As despesas necessárias, designadamente as referentes ao tratamento e ao transporte;
- b) A reparação do prejuízo causado, quer por incapacidade total ou parcial para o trabalho quer por um acréscimo das necessidades do passageiro.

Artigo 29.º

Reparação de outros danos corporais

O direito nacional determina se, e em que medida, o transportador deve indemnizar danos corporais além dos previstos nos artigos 27.º e 28.º

Artigo 30.º

Forma e montante das indemnizações em caso de morte e de ferimento

1 — As indemnizações previstas nos artigos 27.º, n.º 2, e 28.º, alínea b), devem ser pagas em capital. Todavia, se o direito nacional permitir a atribuição de uma renda, as indemnizações são pagas sob esta forma quando o passageiro lesado ou os interessados referidos no artigo 27.º, n.º 2, o pedirem.

2 — O montante das indemnizações a pagar em virtude do n.º 1 é determinado de acordo com o direito nacional. Todavia, para a aplicação das presentes Regras Uniformes, é fixado um limite máximo de 175 000 unidades de conta em capital ou em renda anual correspondente a esse capital, por cada passageiro, no caso de o direito nacional prever um limite máximo de montante inferior.

Artigo 31.º

Outros meios de transporte

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as disposições relativas à responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros não se aplicam aos danos ocorridos durante o transporte que não era, de acordo com o contrato de transporte, um transporte ferroviário.

2 — Contudo, sempre que os veículos ferroviários sejam transportados por *ferry-boat*, as disposições relativas à responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros são aplicáveis aos prejuízos mencionados nos artigos 26.º, n.º 1, e 33.º, n.º 1, causados por qualquer acidente relacionado com a exploração ferroviária ocorrido durante a permanência do passageiro no referido veículo, à entrada ou à saída do mesmo.

3 — Quando, por circunstâncias excepcionais, a exploração ferroviária for provisoriamente interrompida e os passageiros forem transportados por outro meio de transporte, o transportador é responsável nos termos das presentes Regras Uniformes.

CAPÍTULO II

Responsabilidade em caso de incumprimento de horário

Artigo 32.º

Responsabilidade em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência

1 — O transportador é responsável perante o passageiro pelo prejuízo decorrente do facto de, por motivos

de supressão, atraso ou perda de correspondência, a viagem não prosseguir no mesmo dia, ou de a sua prossecução não ser razoavelmente exigível no mesmo dia devido às circunstâncias dadas. A indemnização compreende as despesas razoáveis de alojamento e as que forem ocasionadas por notificação enviada às pessoas que esperam o passageiro.

2 — O transportador fica isento dessa responsabilidade quando a supressão, o atraso ou a perda de correspondência sejam imputáveis a uma das seguintes causas:

- a) Circunstâncias alheias à exploração ferroviária que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
- b) Uma falta do passageiro; ou
- c) O comportamento de um terceiro que o transportador, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar; não se considera terceiro outra empresa que utilize a mesma infra-estrutura ferroviária; o direito de regresso não é afectado.

3 — O direito nacional determina se, e em que medida, o transportador deve indemnizar prejuízos além dos previstos no n.º 1. Esta disposição não prejudica o artigo 44.º

CAPÍTULO III

Responsabilidade relativa a volumes de mão, animais, bagagens e veículos

SECÇÃO I

Volumes de mão e animais

Artigo 33.º

Responsabilidade

1 — Em caso de morte e de ferimento de passageiros, o transportador é ainda responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria dos objectos que o passageiro use ou transporte consigo como volumes de mão; de igual modo é responsável no que respeita aos animais que o passageiro leve consigo. Aplica-se, por analogia, o artigo 26.º

2 — Por outro lado, o transportador só é responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria de objectos, volumes de mão ou animais cuja guarda incumbia ao passageiro nos termos do artigo 15.º se tal prejuízo tiver sido causado por uma falta do transportador. Não se aplicam neste caso os outros artigos do título IV, com excepção do artigo 51.º, nem o título VI.

Artigo 34.º

Limitação das indemnizações em caso de perda ou de avaria de objectos

Quando seja responsável nos termos do artigo 33.º, n.º 1, o transportador deve reparar os prejuízos até ao limite de 1400 unidades de conta por cada passageiro.

Artigo 35.º

Exclusão da responsabilidade

O transportador não é responsável, em relação ao passageiro, pelo prejuízo resultante de incumprimento por parte do passageiro das disposições das alfândegas ou de outras autoridades administrativas.

SECÇÃO II

Bagagens

Artigo 36.º

Fundamento da responsabilidade

1 — O transportador é responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial e da avaria das bagagens ocorridas a partir do momento em que delas se encarregou até à sua entrega, assim como por qualquer atraso verificado na entrega.

2 — O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda, a avaria ou o atraso na entrega tiverem como causa uma falta do passageiro, uma ordem deste não resultante de uma falta do transportador, um defeito das próprias bagagens ou circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.

3 — O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda ou a avaria resulte de riscos específicos inerentes a um ou mais dos factos a seguir mencionados:

- a) Ausência ou defeito de embalagem;
- b) Natureza especial das bagagens;
- c) Expedição, como bagagem, de objectos excluídos do transporte.

Artigo 37.º

Ónus da prova

1 — A prova de que a perda, a avaria ou o atraso na entrega tiveram por motivo um dos factos previstos no artigo 36.º, n.º 2, cabe ao transportador.

2 — Sempre que o transportador concluir que a perda ou avaria terá eventualmente resultado, dadas as circunstâncias de facto, de um ou mais dos riscos específicos previstos no artigo 36.º, n.º 3, haverá presunção de que deles resultou. No entanto, o interessado conserva o direito de provar que o dano não teve por causa, no todo ou em parte, um desses riscos.

Artigo 38.º

Transportadores subsequentes

Sempre que um transporte objecto de um contrato de transporte único seja efectuado por vários transportadores subsequentes, cada transportador, ao tomar a seu cargo as bagagens com a senha de bagagens ou o veículo com a senha de transporte, participa, quanto ao encaminhamento das bagagens ou ao transporte dos veículos, no contrato de transporte de acordo com o estipulado na senha de bagagens ou na senha de transporte, assumindo as obrigações dele decorrentes. Neste caso, cada transportador responde pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

Artigo 39.º**Transportador substituto**

1 — Sempre que o transportador confie, no todo ou em parte, a execução do transporte a um transportador substituto, seja ou não no exercício de uma faculdade que lhe é reconhecida no contrato de transporte, o transportador não deixa por isso de ser responsabilizado pela totalidade do transporte.

2 — Todas as disposições das presentes Regras Uniformes que regulem a responsabilidade do transportador aplicam-se igualmente à responsabilidade do transportador substituto encarregado de efectuar o transporte. Aplicam-se os artigos 48.º e 52.º sempre que uma acção for intentada contra os agentes e outras pessoas a cujos serviços o transportador substituto recorra para a execução do transporte.

3 — Qualquer convenção especial pela qual o transportador assuma as obrigações que não lhe incumbem em virtude das presentes Regras Uniformes ou renuncie aos direitos que lhe são conferidos por estas mesmas Regras fica sem efeito em relação ao transportador substituto que não a tenha aceite expressamente e por escrito. Quer tenha ou não aceite a convenção, o transportador substituto permanece no entanto vinculado pelas obrigações ou renúncias que resultem da dita convenção especial.

4 — Quando e contanto que o transportador e o transportador substituto sejam responsáveis, é solidária a sua responsabilidade.

5 — O montante total da indemnização devida pelo transportador, pelo transportador substituto, bem como pelos respectivos agentes e por outras pessoas ao serviço das quais recorram para a execução do transporte, não excede os limites previstos nas presentes Regras Uniformes.

6 — O presente artigo não prejudica o direito de regresso que possa existir entre o transportador e o transportador substituto.

Artigo 40.º**Presunção de perda**

1 — O interessado pode, sem ter de fornecer outras provas, considerar perdido um volume quando este lhe não for entregue ou colocado à sua disposição nos 14 dias seguintes ao pedido de entrega apresentado nos termos do artigo 22.º, n.º 3.

2 — Se um volume considerado perdido for reencontrado no decurso do ano seguinte ao pedido de entrega, o transportador deve prevenir o interessado, se for conhecida a sua morada ou quando for possível conhecê-la.

3 — Nos 30 dias seguintes à recepção do aviso referido no n.º 2, o interessado pode exigir que o volume lhe seja entregue. Neste caso, deve pagar as despesas relativas ao transporte do volume desde o local de expedição até ao local da entrega e restituir a indemnização recebida, deduzidas, se for caso disso, as despesas que tenham sido incluídas nessa indemnização. Porém, mantém o direito à indemnização por atraso na entrega, previsto no artigo 43.º

4 — Se o volume encontrado não for reclamado dentro do prazo previsto no n.º 3 ou se o volume for encontrado passado mais de um ano sobre o pedido de entrega, o transportador dispõe do mesmo em conformidade com as leis e disposições em vigor no local onde se encontra o volume.

Artigo 41.º**Indemnização em caso de perda**

1 — Em caso de perda total ou parcial das bagagens, o transportador, para além de todas as outras indemnizações, deve pagar:

- a) Se o montante do prejuízo for provado, uma indemnização igual a esse montante sem exceder todavia 80 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta ou 1200 unidades de conta por volume;
- b) Se o montante do prejuízo não for provado, uma indemnização global de 20 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta ou de 300 unidades de conta por volume.

A modalidade da indemnização, por quilograma em falta ou por volume, é determinada pelas condições gerais de transporte.

2 — O transportador deve também restituir o preço do transporte das bagagens e outras quantias desembolsadas relativas ao transporte do volume perdido, bem como os direitos aduaneiros e os impostos sobre consumos específicos já pagos.

Artigo 42.º**Indemnização em caso de avaria**

1 — Em caso de avaria das bagagens, o transportador deve, para além de todas as outras indemnizações, pagar uma indemnização equivalente à depreciação das bagagens.

2 — A indemnização não excede:

- a) Se a totalidade das bagagens ficar depreciada em virtude da avaria, o montante que teria atingido em caso de perda total;
- b) Se apenas uma parte das bagagens ficar depreciada em virtude da avaria, o montante que teria atingido em caso de perda da parte depreciada.

Artigo 43.º**Indemnização em caso de atraso na entrega**

1 — Em caso de atraso na entrega das bagagens, o transportador deve pagar, por período indivisível de vinte e quatro horas a contar do pedido de entrega, mas com um máximo de 14 dias:

- a) Se o interessado provar que do atraso resultou um prejuízo, incluindo avaria, uma indemnização igual ao montante do prejuízo até ao máximo de 0,80 unidades de conta por quilograma de peso bruto das bagagens ou de 14 unidades de conta por volume entregues com atraso;
- b) Se o interessado não provar que do atraso resultou um prejuízo, uma indemnização global de 0,14 unidades de conta por quilograma de peso bruto das bagagens ou de 2,80 unidades de conta por volume entregues com atraso.

A modalidade da indemnização, por quilograma ou por volume, é determinada pelas condições gerais de transporte.

2 — Em caso de perda total das bagagens, a indemnização prevista no n.º 1 não é acumulada com a prevista no artigo 41.º

3 — Em caso de perda parcial das bagagens, a indemnização prevista no n.º 1 é paga em relação à parte não perdida.

4 — Em caso de avaria das bagagens não resultante de atraso na entrega, a indemnização prevista no n.º 1 é acumulada, se for caso disso, com a prevista no artigo 42.º

5 — Em caso algum pode o cúmulo da indemnização prevista no n.º 1 com as previstas nos artigos 41.º e 42.º dar lugar ao pagamento de uma indemnização que exceda a que seria devida em caso de perda total das bagagens.

SECÇÃO III

Veículos

Artigo 44.º

Indemnização em caso de atraso

1 — Em caso de atraso no carregamento por motivo imputável ao transportador ou de atraso na entrega de um veículo, o transportador deve pagar, quando o interessado provar que do atraso resultou prejuízo, uma indemnização cujo montante não exceda o preço do transporte.

2 — Se o interessado renunciar ao contrato de transporte, em caso de atraso no carregamento por motivo imputável ao transportador, o preço do transporte é restituído ao interessado. Além disso, este pode reclamar, quando provar que desse atraso resultou prejuízo, uma indemnização cujo montante não exceda o preço do transporte.

Artigo 45.º

Indemnização em caso de perda

Em caso de perda total ou parcial de um veículo, a indemnização a pagar ao interessado pelo prejuízo provado é calculada de acordo com o valor corrente do veículo e não excede 8000 unidades de conta. Um reboque com ou sem carga é considerado um veículo independente.

Artigo 46.º

Responsabilidade relativa a outros objectos

1 — No que respeita aos objectos deixados no interior do veículo ou em caixas (por exemplo caixas para bagagens ou para esquis) solidamente arrumadas ao veículo, o transportador só é responsável por prejuízo resultante de falta por si cometida. A indemnização total a pagar não excede 1400 unidades de conta.

2 — No que respeita aos objectos acondicionados no exterior do veículo, incluindo as caixas referidas no n.º 1, o transportador só é responsável no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão por ele cometidos quer com a intenção de causar o dano, quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 47.º

Direito aplicável

Sem prejuízo do disposto na presente secção, aplicam-se aos veículos as disposições da secção II relativas à responsabilidade pelas bagagens.

CAPÍTULO IV

Disposições comuns

Artigo 48.º

Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade

Os limites de responsabilidade previstos nas presentes Regras Uniformes, bem como as disposições do direito nacional que limitem as indemnizações a um determinado montante, não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão cometidos pelo transportador quer com a intenção de causar o dano, quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 49.º

Conversão e juros

1 — Sempre que o cálculo da indemnização implique a conversão das quantias expressas em unidades de moeda estrangeira, a conversão faz-se de acordo com o câmbio corrente no dia e no local de pagamento da indemnização.

2 — O interessado pode pedir juros da indemnização, calculados à razão de 5% ao ano, a partir do dia da reclamação prevista no artigo 55.º ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia da propositura da acção.

3 — Todavia, para as indemnizações devidas nos termos dos artigos 27.º e 28.º, os juros vencer-se-ão só a partir do dia em que ocorreram os factos que tenham servido à determinação do respectivo montante, se esse dia for posterior ao da reclamação ou da propositura da acção.

4 — No que diz respeito às bagagens, os juros só serão devidos se a indemnização exceder 16 unidades de conta por senha de bagagens.

5 — No que diz respeito às bagagens, se o interessado não remeter ao transportador, no prazo conveniente que lhe for fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não serão vencidos juros entre o termo do prazo fixado e a remessa efectiva dos documentos.

Artigo 50.º

Responsabilidade em caso de acidente nuclear

O transportador fica isento da responsabilidade que lhe cabe em virtude das presentes Regras Uniformes quando o dano tiver sido causado por um acidente nuclear e quando, nos termos das leis e disposições de um Estado que regulem a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade incumbida da exploração de uma instalação nuclear, ou outra pessoa que a substitua, seja responsável por esse dano.

Artigo 51.º

Pessoas pelas quais o transportador é responsável

O transportador é responsável pelos seus agentes e pelas outras pessoas a cujos serviços recorra para a execução do transporte, sempre que estes agentes e estas pessoas operem no exercício das suas funções. Consideram-se os gestores da infra-estrutura ferroviária na qual é efectuado o transporte pessoas a cujos serviços recorre o transportador para a execução do transporte.

Artigo 52.º**Outras acções**

1 — Em todos os casos em que se apliquem as presentes Regras Uniformes, qualquer acção de responsabilidade, seja a que título for, só pode ser movida contra o transportador nas condições e dentro dos limites destas Regras.

2 — O mesmo se aplica a qualquer acção movida contra os agentes e outras pessoas pelos quais o transportador responda nos termos do artigo 51.º

TÍTULO V**Responsabilidade do passageiro****Artigo 53.º****Princípios específicos de responsabilidade**

O passageiro é, perante o transportador, responsável por qualquer dano que:

- a) Resulte do incumprimento das suas obrigações nos termos:
 - 1) Dos artigos 10.º, 14.º e 20.º;
 - 2) Das disposições especiais para o transporte de veículos incluídas nas condições gerais de transporte; ou
 - 3) Do Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID); ou
- b) Causado por objectos ou animais que leve consigo;

a menos que prove que o dano foi causado por circunstâncias que não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar, mesmo tendo feito prova de diligência enquanto passageiro consciencioso. Esta disposição não afecta a responsabilidade que possa caber ao transportador nos termos dos artigos 26.º e 33.º, n.º 1.

TÍTULO VI**Exercício dos direitos****Artigo 54.º****Verificação de perda parcial ou de avaria**

1 — Quando uma perda parcial ou uma avaria de objecto transportado a cargo do transportador (bagagens, veículos) seja descoberta ou presumida pelo transportador ou o interessado alegue a sua existência, o transportador deve elaborar sem demora e, se possível, na presença do interessado um relatório que certifique, conforme a natureza do prejuízo, o estado do objecto e tanto quanto possível a importância do prejuízo, a sua causa e o momento em que se tenha produzido.

2 — Uma cópia do referido relatório deve ser entregue gratuitamente ao interessado.

3 — Quando não aceitar os elementos constantes do relatório, o interessado pode pedir que o estado das bagagens ou do veículo assim como a causa e o montante do prejuízo sejam verificados por um perito nomeado pelas Partes no contrato de transporte ou judicialmente.

O processo fica sujeito às leis e disposições do Estado em que tenha lugar a verificação.

Artigo 55.º**Reclamações**

1 — As reclamações relativas à responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros devem ser dirigidas por escrito ao transportador contra quem a acção judicial pode ser intentada. No caso de um transporte objecto de um contrato único e efectuado por transportadores subsequentes, as reclamações podem ser igualmente dirigidas ao primeiro ou ao último transportador, bem como ao transportador cuja sede principal ou a sucursal ou cujo estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte estejam situados no Estado do domicílio ou da residência habitual do passageiro.

2 — As outras reclamações relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao transportador referido no artigo 56.º, n.ºs 2 e 3.

3 — Os documentos que o interessado julgar útil juntar à reclamação devem ser apresentados quer no original quer em cópias devidamente autenticadas se o transportador o exigir. No momento da regularização da reclamação, o transportador pode exigir a restituição do título de transporte, da senha de bagagens e da senha de transporte.

Artigo 56.º**Transportadores contra os quais podem ser movidas acções**

1 — A acção judicial fundada na responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros só pode ser movida contra o transportador responsável nos termos do artigo 26.º, n.º 5.

2 — Sem prejuízo do n.º 4, as outras acções judiciais propostas pelos passageiros com base no contrato de transporte só podem ser movidas contra o primeiro ou o último transportador ou contra aquele que efectuava a parte do transporte durante a qual ocorreu o facto que deu origem à acção.

3 — Sempre que, no caso de transportes efectuados por transportadores subsequentes, o transportador incumbido da entrega da bagagem ou do veículo estiver inscrito mediante o seu consentimento na senha de bagagens ou na senha de transporte, poderá ser processado nos termos do n.º 2, mesmo que não tenha recebido a bagagem ou o veículo.

4 — A acção judicial para restituição de uma quantia paga nos termos do contrato de transporte pode ser movida contra o transportador que tenha cobrado essa quantia ou contra aquele em benefício do qual a mesma tenha sido cobrada.

5 — A acção judicial pode ser movida contra um transportador que não os previstos nos n.ºs 2 e 4, quando for apresentada como pedido reconvenicional ou como excepção na instância relativa a um pedido principal baseado no mesmo contrato de transporte.

6 — Na medida em que se aplicam as presentes Regras Uniformes ao transportador substituto, este pode igualmente ser processado.

7 — Se o autor puder escolher entre vários transportadores, o seu direito de opção cessa a partir do momento em que a acção for intentada contra um deles; o mesmo acontece se o autor puder escolher entre um ou mais transportadores e um transportador substituto.

Artigo 57.º**Foro**

1 — As acções judiciais fundadas nas presentes Regras Uniformes podem ser propostas nas jurisdições dos Estados membros designadas de comum acordo pelas Partes ou na jurisdição do Estado membro em cujo território o réu tenha o seu domicílio ou residência habitual, a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte. A nenhuma outra jurisdição pode a causa ser atribuída.

2 — Sempre que uma acção fundada nas presentes Regras Uniformes estiver pendente numa jurisdição competente nos termos do n.º 1, ou que relativamente a tal litígio a referida jurisdição tenha proferido uma sentença, nenhuma nova acção poderá ser proposta pela mesma causa entre as mesmas Partes a menos que a decisão da jurisdição na qual a acção foi proposta não seja susceptível de execução no Estado onde for intentada a nova acção.

Artigo 58.º**Extinção da acção em caso de morte e de ferimento**

1 — Qualquer acção movida pelo interessado com fundamento na responsabilidade do transportador em caso de morte ou de ferimento de passageiros extinguir-se-á se o interessado não tiver comunicado o acidente sofrido pelo passageiro, no prazo de 12 meses a contar da data em que tiver tomado conhecimento do dano, a um dos transportadores aos quais possa ser apresentada uma reclamação de acordo com o artigo 55.º, n.º 1. Quando o interessado comunicar verbalmente o acidente ao transportador, este deverá entregar-lhe um certificado dessa comunicação verbal.

2 — Todavia, não se extingue a acção se:

- a) No prazo previsto no n.º 1, o interessado tiver apresentado uma reclamação junto de um dos transportadores referidos no artigo 55.º, n.º 1;
- b) No prazo previsto no n.º 1, o transportador responsável tiver tido conhecimento, por outra via, do acidente sofrido pelo passageiro;
- c) O acidente não tiver sido comunicado ou tiver sido comunicado tardiamente, por circunstâncias que não sejam imputáveis ao interessado;
- d) O interessado provar que o acidente teve por causa uma falta do transportador.

Artigo 59.º**Extinção da acção resultante do transporte de bagagens**

1 — A aceitação das bagagens pelo interessado extingue qualquer acção contra o transportador resultante do contrato de transporte, em caso de perda parcial, de avaria ou de atraso na entrega.

2 — Todavia, a acção não se extingue:

- a) Em caso de perda parcial ou de avaria, se:
 - 1) A perda ou a avaria tiver sido verificada, nos termos do artigo 54.º, antes da recepção das bagagens pelo interessado;
 - 2) A verificação que deveria ter sido feita nos termos do artigo 54.º não tiver sido efectuada apenas por culpa do transportador;

b) Em caso de dano não aparente cuja existência for verificada após a aceitação das bagagens pelo interessado, se este:

- 1) Solicitar a verificação, nos termos do artigo 54.º, imediatamente após a descoberta do dano e o mais tardar nos três dias seguintes à recepção das bagagens; e
- 2) Provar, além disso, que o dano ocorreu entre o momento em que o transportador tomou a seu cargo as bagagens e aquele em que as entregou;

- c) Em caso de atraso na entrega, se o interessado tiver, dentro de 21 dias, feito valer os seus direitos junto de um dos transportadores mencionados no artigo 56.º, n.º 3;
- d) Se o interessado provar que o dano foi causado por culpa do transportador.

Artigo 60.º**Prescrição**

1 — As acções de indemnização por perdas e danos fundadas na responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros prescrevem:

- a) Em relação ao passageiro, ao fim de três anos a contar do dia seguinte àquele em que tenha ocorrido o acidente;
- b) Em relação a outros interessados, ao fim de três anos a contar do dia seguinte ao do falecimento do passageiro sem que, todavia, esse prazo possa ultrapassar cinco anos a contar do dia seguinte ao da ocorrência do acidente.

2 — Outras acções resultantes do contrato de transporte prescrevem ao fim de um ano. Todavia, o prazo de prescrição é de dois anos quando se trate de acção fundada em dano causado por acto ou omissão cometidos quer com a intenção de provocar o dano quer inconscientemente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

3 — O prazo de prescrição previsto no n.º 2 começa a correr para efeitos da acção:

- a) De indemnização por perda total: a partir do 14.º dia a seguir à expiração do prazo previsto no artigo 22.º, n.º 3;
- b) De indemnização por perda parcial, avaria ou atraso na entrega: a partir do dia em que a entrega tiver tido lugar;
- c) Em todos os outros casos relativos ao transporte dos passageiros: a partir do dia do termo da validade do título de transporte.

O dia indicado como o de início da contagem do prazo de prescrição nunca é incluído no prazo.

4 — Em caso de reclamação feita por escrito de acordo com o artigo 55.º, acompanhada dos documentos justificativos necessários, a prescrição é suspensa até ao dia em que o transportador rejeitar a reclamação por escrito e devolver os documentos juntos. Em caso de aceitação parcial da reclamação, a prescrição retoma o seu curso em relação à parte da reclamação que ficar em litígio. A prova de recepção da reclamação ou da resposta e a da devolução dos documentos ficam a cargo da Parte que invocar esse facto. As reclamações pos-

teriores que tenham o mesmo objecto não suspendem a prescrição.

5 — O direito de acção que haja prescrito não pode ser exercido mesmo sob a forma de pedido reconvenicional ou de excepção.

6 — A suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelo direito nacional.

TÍTULO VII

Relações dos transportadores entre si

Artigo 61.º

Repartição do preço de transporte

1 — Qualquer transportador deve pagar aos transportadores interessados a parte que lhes competir num preço de transporte que tenha recebido ou que devesse ter recebido. As modalidades de pagamento são determinadas convencionalmente entre os transportadores.

2 — Aplicam-se, por analogia, o artigo 6.º, n.º 3, o artigo 16.º, n.º 3, e o artigo 25.º às relações entre os transportadores subsequentes.

Artigo 62.º

Direito de regresso

1 — O transportador que tenha pago uma indemnização em conformidade com as presentes Regras Uniformes tem direito de regresso contra os transportadores que tenham participado no transporte, de acordo com as seguintes disposições:

- a) O transportador que tenha causado o dano é o único responsável;
- b) Quando o dano for causado por vários transportadores, cada um deles responderá pelo dano que tenha causado; se for impossível estabelecer-se a distinção, a indemnização será repartida entre eles, de acordo com a alínea c);
- c) Se não for possível provar qual dos transportadores causou o dano, a indemnização será repartida por todos os transportadores que tenham participado no transporte, com excepção dos que provarem que o dano não foi causado por eles; a repartição é feita proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um dos transportadores.

2 — Em caso de insolvência de um desses transportadores, a parte que lhe competir e que por ele não seja paga será repartida por todos os outros transportadores que tenham participado no transporte, proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um deles.

Artigo 63.º

Acção de regresso

1 — O fundamento do pagamento efectuado pelo transportador que exerça o direito de regresso nos termos do artigo 62.º não pode ser contestado pelo transportador contra o qual for exercido esse direito quando a indemnização for fixada judicialmente e quando este último transportador, devidamente citado, tenha tido possibilidade de intervir no processo. O juiz da acção

principal fixa os prazos concedidos para a citação e para a intervenção.

2 — O transportador que exercer o direito de regresso deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os transportadores com os quais não tenha transigido, sob pena de perder o direito de accionar aqueles cuja citação não houver pedido.

3 — O juiz deve decidir numa única e mesma sentença sobre todas as acções de regresso.

4 — O transportador que deseje fazer valer o seu direito de regresso pode recorrer às jurisdições do Estado em cujo território um dos transportadores que haja participado no transporte tenha a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato.

5 — Quando a acção deva ser intentada contra vários transportadores, o transportador que exercer o direito de regresso pode escolher, de entre as jurisdições competentes nos termos do n.º 4, aquela perante a qual irá interpor o seu recurso.

6 — Não podem ser intentadas acções de regresso na instância relativa ao pedido de indemnização apresentado pelo interessado no contrato de transporte.

Artigo 64.º

Acordos relativos às acções de regresso

Os transportadores são livres de acordar entre si as disposições que derroguem os artigos 61.º e 62.º

Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM)

(apêndice B à Convenção)

TÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — As presentes Regras Uniformes aplicam-se a todo e qualquer contrato de transporte ferroviário de mercadorias a título oneroso, sempre que o local da tomada da mercadoria e o local previsto para a entrega se situem em dois Estados membros diferentes, quaisquer que sejam a sede e a nacionalidade das partes no contrato de transporte.

2 — As presentes Regras Uniformes aplicam-se correspondentemente aos contratos de transporte ferroviário de mercadorias a título oneroso sempre que o local da tomada da mercadoria e o local previsto para a entrega se situem em dois Estados diferentes, sendo um deles, pelo menos, Estado membro, e sempre que as Partes no contrato convencionarem a sujeição do mesmo às presentes Regras.

3 — Sempre que um transporte internacional objecto de um contrato único inclua, em complemento do transporte transfronteiriço ferroviário, um transporte por estrada ou por via navegável interior em regime de tráfego interno de um Estado membro aplicam-se as presentes Regras Uniformes.

4 — Sempre que um transporte internacional objecto de um contrato único inclua, em complemento do transporte ferroviário, um transporte marítimo ou um trans-

porte transfronteiriço por via navegável interior aplicam-se as presentes Regras Uniformes se o transporte marítimo ou o transporte por via navegável interior for efectuado nas linhas inscritas na lista das linhas prevista no artigo 24.º, n.º 1, da Convenção.

5 — As presentes Regras Uniformes não se aplicam aos transportes efectuados entre as estações situadas no território de Estados limítrofes, quando a infra-estrutura destas estações é gerida por um ou vários gestores de infra-estrutura pertencentes a um só e mesmo Estado.

6 — Cada Estado, Parte numa convenção relativa ao transporte internacional ferroviário directo de mercadorias e de natureza comparável às presentes Regras Uniformes, pode, ao formular um pedido de adesão à Convenção, declarar que só aplicará estas Regras Uniformes aos transportes efectuados numa parte da infra-estrutura ferroviária situada no seu território. Esta parte da infra-estrutura ferroviária deve estar definida com precisão e estar ligada à infra-estrutura ferroviária de um Estado membro. Sempre que um Estado fizer a declaração acima referida, estas Regras Uniformes aplicar-se-ão somente sob a seguinte condição:

- a) O local da tomada da mercadoria ou o local para a entrega, bem como o itinerário previstos no contrato de transporte, estão situados na infra-estrutura mencionada; ou
- b) A infra-estrutura mencionada liga a infra-estrutura de dois Estados membros estando prevista no contrato de transporte como itinerário para um transporte de trânsito.

7 — O Estado que tenha feito uma declaração em conformidade com o n.º 6 pode a ela renunciar em qualquer momento, informando a este respeito o depositário. Esta renúncia produz efeitos um mês após a data em que o depositário dela tiver dado conhecimento aos Estados membros. A declaração fica sem efeito quando a Convenção referida no n.º 6, primeira frase, cesse de vigorar para aquele Estado.

Artigo 2.º

Prescrição de direito público

Os transportes aos quais se aplicam as presentes Regras Uniformes estão sujeitos às prescrições de direito público, nomeadamente às prescrições relativas ao transporte de mercadorias perigosas, bem como às do direito aduaneiro e às que são relativas à protecção dos animais.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes, o termo:

- a) «Transportador» designa o transportador contratual com o qual o expedidor celebra um contrato de transporte ao abrigo destas Regras Uniformes, ou um transportador subsequente, responsável com base neste contrato;
- b) «Transportador substituto» designa um transportador que não celebra o contrato de transporte com o expedidor mas a quem o transportador referido na alínea a) confia, no todo ou em parte, a execução do transporte ferroviário;

c) «Condições gerais de transporte» designa as condições do transportador na forma de condições gerais ou de tarifas legalmente em vigor em cada Estado membro e que se tornaram, em virtude da celebração do contrato de transporte, parte integrante deste;

d) «Unidade de transporte intermodal» designa contentores, caixas móveis, semi-reboques ou outras unidades de carga similares utilizadas em transporte intermodal.

Artigo 4.º

Derrogações

1 — Os Estados membros podem celebrar acordos que prevejam derrogações das presentes Regras Uniformes relativamente aos transportes efectuados exclusivamente entre duas estações situadas de ambos os lados da fronteira, quando não haja nenhuma estação entre elas.

2 — Para os transportes efectuados entre dois Estados membros e que transitem por um Estado não membro, os Estados interessados podem celebrar acordos que derroguem as presentes Regras Uniformes.

3 — Os acordos referidos nos n.ºs 1 e 2, bem como a sua entrada em vigor, são comunicados à Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários. O Secretário-Geral da Organização informa desse facto os Estados membros e as empresas interessadas.

Artigo 5.º

Direito vinculativo

Salvo cláusula em contrário nas presentes Regras Uniformes, é nula e de efeito nulo qualquer estipulação que, directa ou indirectamente, derrogue estas Regras Uniformes. A nulidade de tais estipulações não acarreta a nulidade de outras disposições do contrato de transporte. Não obstante, um transportador pode assumir responsabilidades e obrigações mais pesadas do que as previstas nas presentes Regras Uniformes.

TÍTULO II

Celebração e execução do contrato de transporte

Artigo 6.º

Contrato de transporte

1 — Mediante um contrato de transporte, o transportador compromete-se a transportar a mercadoria a título oneroso ao local de destino e a entregá-la ao destinatário nesse local.

2 — O contrato de transporte deve constar numa declaração de expedição de acordo com um modelo uniforme. Todavia, a ausência, a irregularidade ou a perda da declaração de expedição não afecta nem a existência nem a validade do contrato que permanece sujeito às presentes Regras Uniformes.

3 — A declaração de expedição é assinada pelo expedidor e pelo transportador. A assinatura pode ser substituída por um carimbo, uma indicação da máquina registadora ou por qualquer outro modo adequado.

4 — O transportador deve certificar adequadamente no duplicado da declaração de expedição o facto de

tomar a seu cargo a mercadoria, devendo entregar o duplicado ao expedidor.

5 — A declaração de expedição não tem o valor de um conhecimento.

6 — Deve ser estabelecida uma declaração de expedição para cada remessa. Salvo convenção em contrário entre o expedidor e o transportador, uma mesma declaração de expedição apenas se pode referir ao carregamento de um único vagão.

7 — Quando um transporte utilizar o território aduaneiro da Comunidade Europeia ou o território ao qual se aplica o procedimento de trânsito comum, cada remessa deve ser acompanhada de uma declaração de expedição que cumpra as exigências do artigo 7.º

8 — As associações internacionais dos transportadores fixam os modelos uniformes de declaração de expedição com o acordo das associações internacionais da clientela e dos organismos competentes em matéria aduaneira nos Estados membros, bem como de qualquer organização intergovernamental de integração económica regional com competência para adoptar a sua própria legislação aduaneira.

9 — A declaração de expedição, incluindo o duplicado, pode ser estabelecida sob forma de registo electrónico de dados transformáveis em símbolos de escrita legíveis. Os procedimentos utilizados no registo e tratamento de dados devem ser equivalentes do ponto de vista funcional, nomeadamente no que diz respeito à força probatória da declaração de expedição representada por tais dados.

Artigo 7.º

Conteúdo da declaração de expedição

1 — A declaração de expedição deve conter as seguintes indicações:

- a) O local e a data da sua emissão;
- b) O nome e o endereço do expedidor;
- c) O nome e o endereço do transportador que celebrou o contrato de transporte;
- d) O nome e o endereço da pessoa a quem a mercadoria for efectivamente entregue no caso de não ser o transportador mencionado na alínea c);
- e) O lugar e a data da tomada da mercadoria;
- f) O local de entrega;
- g) O nome e o endereço do destinatário;
- h) A denominação da natureza da mercadoria e do seu modo de embalagem e, quando se trate de mercadorias perigosas, a denominação prevista pelo Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID);
- i) A quantidade de volumes, sinais e números especiais necessários à identificação das remessas de detalhe;
- j) O número do vagão, em caso de transporte com vagões completos;
- k) O número do veículo ferroviário que se desloque sobre as suas próprias rodas, se for entregue ao transporte como mercadoria;
- l) Além disso, no caso de unidades de transporte intermodal, a categoria, o número ou outras características necessárias à sua identificação;
- m) O peso bruto da mercadoria ou a quantidade da mercadoria expressa por outras formas;

n) A enumeração pormenorizada dos documentos exigidos pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas, juntos à declaração de expedição ou estando à disposição do transportador junto de uma autoridade devidamente designada ou junto de um órgão designado no contrato;

o) As despesas relativas ao transporte (preço de transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas ocorridas a partir da celebração do contrato até à entrega), na medida em que devem ser pagas pelo destinatário, ou qualquer outra indicação de que as despesas são devidas pelo destinatário;

p) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante qualquer cláusula em contrário, às presentes Regras Uniformes.

2 — Se for caso disso, a declaração de expedição deve ainda conter as seguintes indicações:

- a) No caso de transporte a efectuar por transportadores subsequentes, o transportador encarregado de entregar a mercadoria quando tenha dado o seu consentimento para inscrição na declaração de expedição;
- b) As despesas que o expedidor tomar a seu cargo;
- c) O montante do reembolso no momento da entrega da mercadoria;
- d) O valor declarado da mercadoria e a quantia que represente o interesse na entrega;
- e) O prazo convencionado no qual se deve efectuar o transporte;
- f) O itinerário acordado;
- g) A lista dos documentos não mencionados no n.º 1, alínea n), entregues ao transportador;
- h) As indicações do expedidor relativas à quantidade e à designação dos selos apostos no vagão.

3 — As partes no contrato de transporte podem mencionar na declaração de expedição qualquer outra indicação que considerem útil.

Artigo 8.º

Responsabilidade pelas indicações contidas na declaração de expedição

1 — O expedidor responde por todos os prejuízos e despesas suportados pelo transportador devido a:

- a) Indicações, incluídas pelo expedidor na declaração de expedição, de referências irregulares, inexactas, incompletas ou mencionadas fora do espaço reservado para cada uma delas; ou
- b) Omissão pelo expedidor de indicações prescritas pelo RID.

2 — Se, a pedido do expedidor, o transportador indicar referências na declaração de expedição, considera-se, até prova em contrário, que age por conta do expedidor.

3 — Se a declaração de expedição não contiver a indicação prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea p), o transportador é responsável por todos os prejuízos e despesas sofridos pelo interessado em razão de tal omissão.

Artigo 9.º**Mercadorias perigosas**

Sempre que o expedidor omitir as indicações prescritas pelo RID, o transportador pode, a todo o tempo, de acordo com as circunstâncias, descarregar ou destruir a mercadoria ou torná-la inofensiva, sem que haja matéria para indemnização, salvo se tiver tido conhecimento da perigosidade da mercadoria no momento em que a tomou a seu cargo.

Artigo 10.º**Pagamento das despesas**

1 — Salvo convenção em contrário entre o expedidor e o transportador, as despesas (preço de transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas ocorridas a partir da celebração do contrato até à entrega) são pagas pelo expedidor.

2 — Sempre que, em virtude de uma convenção entre o expedidor e o transportador, as despesas incumbirem ao destinatário, e este não levante a declaração de expedição nem faça valer os seus direitos nos termos do artigo 17.º, n.º 3, nem modifique o contrato de transporte de acordo com o artigo 18.º, o expedidor permanece obrigado ao pagamento das despesas.

Artigo 11.º**Verificação**

1 — O transportador tem o direito de verificar, em qualquer momento, se as condições de transporte foram respeitadas e se a remessa corresponde ao mencionado pelo expedidor na declaração de expedição. Se a verificação incidir no conteúdo da remessa, esta ocorre tanto quanto possível na presença do interessado; caso não seja possível, o transportador solicita duas testemunhas independentes, na falta de outras disposições nas leis e prescrições do Estado onde a verificação ocorra.

2 — Se a remessa não corresponder às indicações contidas na declaração de expedição ou se as disposições relativas ao transporte de mercadorias admitidas condicionalmente não forem respeitadas, o resultado da verificação deve ser mencionado na folha da declaração de expedição que acompanha a mercadoria e, se o transportador ainda tiver na sua posse o duplicado da declaração de expedição, o resultado deverá ser igualmente mencionado no mesmo. Neste caso, as despesas ocasionadas pela verificação oneram a mercadoria, a não ser que tenham sido pagas imediatamente.

3 — Sempre que efectuar o carregamento, o expedidor tem o direito de exigir a verificação pelo transportador quanto ao estado da mercadoria e da sua embalagem e quanto à exactidão das indicações constantes da declaração de expedição no que se refere à quantidade de volumes e aos respectivos números e marcas, bem como ao peso bruto ou à quantidade diversamente indicada. O transportador só é obrigado a proceder à verificação se dispuser de meios apropriados para o fazer. O transportador pode reclamar o pagamento das despesas de verificação. O resultado das verificações consta da declaração de expedição.

Artigo 12.º**Força probatória da declaração de expedição**

1 — A declaração de expedição faz fé, até prova em contrário, da celebração e das condições do contrato

de transporte, bem como da tomada da mercadoria pelo transportador.

2 — Sempre que o transportador efectuar o carregamento, a declaração de expedição faz fé, até prova em contrário, do estado da mercadoria e da sua embalagem mencionado na declaração de expedição ou, na falta de tais indicações, do bom estado aparente da mercadoria no momento em que dela se encarregou o transportador e da exactidão do conteúdo da declaração de expedição quanto à quantidade de volumes e aos respectivos números e marcas, bem como ao peso bruto ou à quantidade diversamente indicada.

3 — Sempre que o expedidor efectuar o carregamento, a declaração de expedição faz fé, até prova em contrário, do estado da mercadoria e da sua embalagem mencionado na declaração de expedição ou, na falta de tais indicações, do bom estado aparente e da exactidão das referências constantes do n.º 2 unicamente no caso em que tenham sido verificadas pelo transportador e este tenha registado os resultados da verificação na declaração de expedição.

4 — Todavia, a declaração de expedição não faz fé no caso de incluir uma reserva fundamentada. Uma reserva pode ser fundamentada nomeadamente pelo facto de o transportador não dispor de meios apropriados para verificar se a remessa corresponde às indicações mencionadas na declaração de expedição.

Artigo 13.º**Carga e descarga da mercadoria**

1 — O expedidor e o transportador acordam entre si a quem cabem as operações de carga e descarga da mercadoria. Na falta de tal convenção, estas incumbem ao transportador no que respeita aos volumes e, no que se refere aos vagões completos, o carregamento cabe ao expedidor e o descarregamento, após a entrega, ao destinatário.

2 — O expedidor é responsável por todas as consequências de um carregamento defeituoso por ele efectuado e deve reparar, designadamente, o dano causado por esse facto ao transportador. A prova da deficiência do carregamento cabe ao transportador.

Artigo 14.º**Embalagem**

O expedidor é responsável perante o transportador por todos os danos e despesas originados pela falta ou deficiência da embalagem da mercadoria, a menos que, sendo o defeito aparente ou conhecido do transportador no momento em que tomou a seu cargo a mercadoria, o transportador não tenha feito reservas sobre esse assunto.

Artigo 15.º**Cumprimento das formalidades administrativas**

1 — Com vista ao cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas, antes da entrega da mercadoria, o expedidor deve juntar à declaração de expedição ou pôr à disposição do transportador os documentos necessários e fornecer-lhe todas as informações requeridas.

2 — O transportador não é obrigado a verificar se tais documentos e informações são exactos ou suficientes. O expedidor é responsável perante o transportador

por todos os danos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade de tais documentos e informações, salvo se a falta se dever ao transportador.

3 — O transportador é responsável pelas consequências da perda ou da utilização irregular dos documentos enumerados na declaração de expedição que a acompanhem ou que ao transportador tenham sido confiados, a menos que a perda ou o dano emergentes da utilização irregular destes documentos tenha por causa circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências ele não pudesse obviar. Todavia, a eventual indemnização não excede a prevista para o caso de perda da mercadoria.

4 — O expedidor, através de uma menção na declaração de expedição, ou o destinatário que dê uma ordem de acordo com o disposto no artigo 18.º, n.º 3, pode pedir para:

- a) Assistir pessoalmente ao cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas ou fazer-se representar por um mandatário, a fim de prestar todas as informações e formular todas as observações úteis;
- b) Cumprir ele próprio as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas ou fazê-las cumprir por um mandatário, na medida em que o permitam as leis e prescrições do Estado em que tais formalidades são efectuadas;
- c) Proceder ao pagamento dos direitos aduaneiros e de outras despesas, quando ele ou o seu mandatário assista ao cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas ou as cumpra, na medida em que o permitam as leis e prescrições do Estado em que tais formalidades são cumpridas.

Nestes casos, nem o expedidor, nem o destinatário que tenha o direito de disposição, nem o respectivo mandatário podem tomar posse da mercadoria.

5 — Se, para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas, o expedidor tiver designado um local onde as disposições em vigor não o permitam, ou caso haja escolhido para tais formalidades qualquer outra forma de procedimento não exequível, o transportador actua do modo que lhe parecer mais favorável para o interessado e dá conhecimento das medidas tomadas ao expedidor.

6 — Se o expedidor se encarregar do pagamento dos direitos aduaneiros, o transportador pode cumprir as formalidades aduaneiras, à sua escolha, quer durante o percurso, quer no local de destino.

7 — O transportador pode no entanto proceder de acordo com o n.º 5 se o destinatário não tiver levantado a declaração de expedição no prazo previsto pelas disposições vigentes no local de destino.

8 — O expedidor deve submeter-se às prescrições das alfândegas ou de outras autoridades administrativas quanto à embalagem e ao resguardo das mercadorias. Se o expedidor não tiver embalado ou protegido as mercadorias com encerados, de acordo com aquelas prescrições, pode o transportador fazê-lo; as despesas daí decorrentes oneram a mercadoria.

Artigo 16.º

Prazos de entrega

1 — O expedidor e o transportador convencionam o prazo de entrega. Na falta de convenção, este prazo não pode ser superior ao fixado nos n.ºs 2 a 4.

2 — Sem prejuízo dos n.ºs 3 e 4, os prazos máximos de entrega são os seguintes:

a) Para vagões completos:

Prazo de expedição — doze horas;

Prazo de transporte, por fracção indivisível de 400 km — vinte e quatro horas;

b) Para as remessas de detalhe:

Prazo de expedição — vinte e quatro horas;

Prazo de transporte, por fracção indivisível de 200 km — vinte e quatro horas.

As distâncias reportam-se ao itinerário acordado ou, na sua falta, ao itinerário mais curto possível.

3 — O transportador pode fixar prazos suplementares, com uma determinada duração, nos seguintes casos:

a) Remessas que utilizem:

Linhas com bitola de carris diferente;

O mar ou uma via navegável interior,

Uma estrada, caso não exista ligação ferroviária;

b) Circunstâncias extraordinárias que causem um desenvolvimento anormal do tráfego ou dificuldades anormais de exploração.

A duração dos prazos suplementares deve figurar nas condições gerais de transporte.

4 — O prazo de entrega começa a correr a partir da tomada da mercadoria; este prazo prolongar-se-á com a estada ocasionada sem que haja falta a imputar ao transportador. O prazo de entrega é suspenso aos domingos e dias feriados oficiais.

Artigo 17.º

Entrega

1 — O transportador deve remeter a declaração de expedição e entregar a mercadoria ao destinatário, no local de entrega previsto, contra pagamento e quitação dos créditos resultantes do contrato de transporte.

2 — São equiparadas à entrega ao destinatário, desde que efectuadas de acordo com as disposições em vigor no local de entrega:

a) A entrega da mercadoria às autoridades aduaneiras ou de barreira nos respectivos locais de expedição ou nos entrepostos, quando estes não se encontrem à guarda do transportador;

b) A armazenagem da mercadoria pelo transportador ou o seu depósito num mandatário expedidor ou num entreposto público.

3 — Após a chegada da mercadoria ao local de entrega, o destinatário pode solicitar ao transportador que lhe sejam entregues a declaração de expedição e a mercadoria. Se se verificar a perda da mercadoria ou se a mercadoria não tiver chegado dentro do prazo previsto no artigo 29.º, n.º 1, o destinatário pode invocar,

em seu próprio nome e contra o transportador, os direitos que lhe caibam nos termos do contrato de transporte.

4 — O interessado pode recusar a aceitação da mercadoria, mesmo após a recepção da declaração de expedição e o pagamento dos créditos decorrentes do contrato de transporte, enquanto não se tiver procedido às verificações que tiver solicitado para averiguação de um dano alegado.

5 — Quanto ao mais, a entrega da mercadoria é efectuada de acordo com as disposições em vigor no local de entrega.

6 — Se a mercadoria tiver sido entregue sem prévio recebimento de um reembolso que onere a mercadoria, o transportador é obrigado a indemnizar o expedidor até ao limite do montante do reembolso, sem prejuízo do seu direito de regresso contra o destinatário.

Artigo 18.º

Direito de dispor da mercadoria

1 — O expedidor tem o direito de dispor da mercadoria e de modificar, mediante ordens posteriores, o contrato de transporte. Pode nomeadamente solicitar ao transportador:

- a) A retenção da mercadoria;
- b) O adiamento da entrega da mercadoria;
- c) A entrega da mercadoria a um destinatário que não o mencionado na declaração de expedição;
- d) A entrega da mercadoria num outro local que não o mencionado na declaração de expedição.

2 — O direito de o expedidor modificar o contrato de transporte cessa, mesmo que tenha em seu poder o duplicado da declaração de expedição, nos casos em que o destinatário:

- a) Tiver levantado a declaração de expedição;
- b) Tiver aceite a mercadoria;
- c) Tiver feito valer os seus direitos de acordo com o artigo 17.º, n.º 3;
- d) Estiver autorizado, de acordo com o n.º 3, a dar ordens; a partir desse momento, o transportador deve conformar-se com as ordens e instruções do destinatário.

3 — O direito de modificar o contrato de transporte cabe ao destinatário a partir da emissão da declaração de expedição, salvo menção em contrário indicada nesta declaração pelo expedidor.

4 — O direito de o destinatário modificar o contrato de transporte cessa nos casos em que:

- a) Tiver levantado a declaração de expedição;
- b) Tiver aceite a mercadoria;
- c) Tiver feito valer os seus direitos de acordo com o artigo 17.º, n.º 3;
- d) Tiver determinado, nos termos do n.º 5, a entrega da mercadoria a um terceiro e quando este tenha feito valer os seus direitos de acordo com o artigo 17.º, n.º 3.

5 — Se o destinatário tiver determinado que a mercadoria seja entregue a um terceiro, este não está autorizado a modificar o contrato de transporte.

Artigo 19.º

Exercício do direito de disposição

1 — Sempre que o expedidor ou, no caso do artigo 18.º, n.º 3, o destinatário quiser modificar, mediante ordens posteriores, o contrato de transporte deve apresentar ao transportador o duplicado da declaração de expedição no qual devem estar mencionadas as modificações.

2 — O expedidor ou, no caso do artigo 18.º, n.º 3, o destinatário deve indemnizar o transportador das despesas e do prejuízo que resultem da execução de modificações posteriores.

3 — A execução de modificações posteriores deve ser possível, lícita e razoavelmente exigível no momento em que as ordens cheguem àquele que as deva executar e não deve, nomeadamente, entravar a exploração normal da empresa do transportador nem causar prejuízo aos expedidores ou destinatários de outras remessas.

4 — As modificações posteriores não devem ter como consequência a divisão de remessa.

5 — Sempre que, em razão das condições previstas no n.º 3, o transportador não possa executar as ordens recebidas, deve avisar imediatamente aquele de quem emanam as ordens.

6 — Em caso de falta do transportador, este é responsável pelas consequências da inexecução ou da execução defeituosa de uma modificação posterior. Todavia, a eventual indemnização não excede a prevista em caso de perda da mercadoria.

7 — O transportador, que dá seguimento às modificações posteriores solicitadas pelo expedidor sem exigir a apresentação do duplicado da declaração de expedição, é responsável pelo dano que daí advenha perante o destinatário se o duplicado da declaração de expedição tiver sido enviado a este último. Todavia, a eventual indemnização não excede a prevista em caso de perda da mercadoria.

Artigo 20.º

Impedimentos ao transporte

1 — Em caso de impedimento ao transporte, o transportador decide se é preferível transportar a mercadoria por sua iniciativa modificando o itinerário ou se convém, em benefício do interessado, pedir-lhe instruções fornecendo-lhe todas as informações úteis de que disponha.

2 — Se não for possível o prosseguimento do transporte, o transportador pede instruções a quem tiver o direito de dispor da mercadoria. Se o transportador não puder obter instruções em tempo útil, deve tomar as medidas que lhe pareçam as mais favoráveis aos interesses de quem tenha o direito de dispor da mercadoria.

Artigo 21.º

Impedimentos à entrega

1 — Em caso de impedimento à entrega, o transportador deve sem demora prevenir o expedidor e pedir-lhe instruções, salvo se o expedidor tiver, por indicação na declaração de expedição, solicitado que a mercadoria lhe seja devolvida caso surja um impedimento à entrega.

2 — Quando o impedimento à entrega cessar antes de as instruções do expedidor terem chegado ao transportador, a mercadoria é entregue ao destinatário. O expedidor disso deve ser avisado sem demora.

3 — No caso de o destinatário se recusar a receber a mercadoria, o expedidor tem o direito de dar ins-

truções, mesmo que não possa apresentar o duplicado da declaração de expedição.

4 — Quando o impedimento à entrega ocorrer após o destinatário ter modificado o contrato de transporte de acordo com o artigo 18.º, n.ºs 3 a 5, o transportador deve avisar esse destinatário.

Artigo 22.º

Consequências dos impedimentos ao transporte e à entrega

1 — O transportador tem direito ao reembolso das despesas que tenham por causa:

- a) O seu pedido de instruções;
- b) A execução das instruções recebidas;
- c) O facto de as instruções pedidas não lhe serem remetidas ou não lhe serem remetidas atempadamente;
- d) O facto de ele ter tomado uma decisão em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, sem ter pedido instruções;

a menos que tais despesas sejam ocasionadas por uma falta sua. Pode nomeadamente cobrar o preço do transporte aplicável ao itinerário utilizado e dispor de prazos correspondentes a este último.

2 — Nos casos referidos no artigo 20.º, n.º 2, e no artigo 21.º, n.º 1, o transportador pode descarregar imediatamente a mercadoria ficando as despesas a expensas do interessado. Após o descarregamento, o transporte é considerado concluído. O transportador assume então a guarda da mercadoria por conta do interessado. Contudo, pode confiar a mercadoria a um terceiro tornando-se responsável pela escolha criteriosa deste terceiro. A mercadoria é onerada pelos créditos decorrentes do contrato de transporte e de quaisquer outras despesas.

3 — O transportador pode proceder à venda da mercadoria sem esperar as instruções do interessado sempre que a natureza perecível ou o estado da mercadoria o justifique ou quando as despesas com a guarda da mercadoria sejam desproporcionadas em relação ao seu valor. Noutros casos, pode igualmente proceder à venda quando não tenha recebido em prazo razoável instruções em contrário do interessado, cuja execução possa ser equitativamente exigível.

4 — Se a mercadoria tiver sido vendida, o produto da venda, após dedução das despesas que onerem a mercadoria, deve ser posto à disposição do interessado. Se o produto for inferior a tais despesas, o expedidor deve pagar a diferença.

5 — O procedimento em caso de venda é determinado pelas leis e disposições vigentes no local onde se encontra a mercadoria ou pelos usos deste local.

6 — Se, em caso de impedimento ao transporte ou à entrega, o expedidor não der instruções em tempo útil e se o impedimento ao transporte ou à entrega não puder ser suprimido em conformidade com os n.ºs 2 e 3, o transportador pode reenviar a mercadoria ao expedidor ou, caso se justifique, destruí-la, por conta deste.

cadoria ocorridas a partir da tomada da mercadoria até à sua entrega, bem como pelo prejuízo resultante do não cumprimento do prazo de entrega, qualquer que seja a infra-estrutura ferroviária utilizada.

2 — O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda, a avaria ou o não cumprimento do prazo de entrega tenham tido por causa uma falta do interessado, uma ordem deste não resultante de uma falta do transportador, um defeito da própria mercadoria (deterioração interior, quebra de peso durante o percurso, etc.) ou circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.

3 — O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda ou a avaria decorra de riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos a seguir indicados:

- a) Transporte efectuado em vagão aberto nos termos das condições gerais de transporte ou quando tal tiver sido expressamente acordado e mencionado na declaração de expedição; sem prejuízo dos danos sofridos pelas mercadorias devido a influências atmosféricas, as mercadorias carregadas em unidades de transporte intermodal e em veículos rodoviários fechados transportados em vagões não são consideradas transportadas em vagão aberto; se, para o transporte de mercadorias em vagões abertos, o expedidor utilizar encerados, o transportador assume a mesma responsabilidade que aquela que lhe incumbe para o transporte efectuado em vagões abertos não resguardados, mesmo se se tratar de mercadorias que, de acordo com as condições gerais de transporte, não são transportadas em vagões abertos;
- b) Ausência ou defeito da embalagem para mercadorias sujeitas, pela sua própria natureza, a perdas ou avarias quando não embaladas ou embaladas deficientemente;
- c) Carregamento das mercadorias pelo expedidor ou descarregamento pelo destinatário;
- d) Natureza de certas mercadorias sujeitas, por razões inerentes, à perda total ou parcial ou à avaria, principalmente por fractura, ferrugem, deterioração interior e espontânea, secagem e quebra natural;
- e) Designação ou numeração irregular, inexacta ou incompleta de volumes;
- f) Transporte de animais vivos;
- g) Transporte que, nos termos das disposições aplicáveis ou de convenções entre o expedidor e o transportador mencionadas na declaração de expedição, deva ser efectuado sob escolta, se a perda ou a avaria resultar de um risco que a escolta tivesse por finalidade evitar.

Artigo 24.º

Responsabilidade em caso de transporte de veículos ferroviários como mercadoria

1 — Em caso de transporte de veículos ferroviários que se desloquem sobre as suas próprias rodas e entregues ao transporte como mercadoria, o transportador responde pelos danos que resultem de perda ou avaria do veículo ou das suas peças, ocorrida a partir da tomada da mercadoria até à sua entrega, bem como pelo dano que resulte do incumprimento do prazo de entrega, a

TÍTULO III

Responsabilidade

Artigo 23.º

Fundamento da responsabilidade

1 — O transportador é responsável pelos prejuízos resultantes da perda total ou parcial e da avaria da mer-

menos que prove que tal dano não teve por causa uma falta sua.

2 — O transportador não é responsável pelo dano resultante da perda de acessórios que não estejam inscritos nos dois lados do veículo ou mencionados no inventário que o acompanha.

Artigo 25.º

Ónus da prova

1 — A prova de que a perda, a avaria ou o não cumprimento do prazo de entrega foram ocasionados por um dos factos previstos no artigo 23.º, n.º 2, cabe ao transportador.

2 — Quando o transportador estabelecer que a perda ou a avaria pode ter resultado, dadas as circunstâncias de facto, de um ou de vários dos riscos específicos previstos no artigo 23.º, n.º 3, presume-se que dele ou deles resultou; o interessado conserva, todavia, o direito de provar que o dano não teve por causa, total ou parcialmente, um desses riscos.

3 — A presunção nos termos do n.º 2 não se aplica ao caso previsto no artigo 23.º, n.º 3, alínea *a*), se houver perda de uma importância anormal ou perda de volumes.

Artigo 26.º

Transportadores subsequentes

Sempre que um transporte objecto de um contrato de transporte único seja efectuado por vários transportadores subsequentes, cada transportador, ao tomar a seu cargo a mercadoria com a declaração de expedição, participa no contrato de transporte de acordo com o estipulado na declaração de expedição, assumindo as obrigações dele decorrentes. Neste caso, cada transportador responde pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

Artigo 27.º

Transportador substituto

1 — Sempre que o transportador confie, no todo ou em parte, a execução do transporte a um transportador substituto, seja ou não no exercício de uma faculdade que lhe é reconhecida no contrato de transporte, o transportador não deixa por isso de ser responsabilizado pela totalidade do transporte.

2 — Todas as disposições das presentes Regras Uniformes que regulem a responsabilidade do transportador aplicam-se igualmente à responsabilidade do transportador substituto encarregado de efectuar o transporte. Aplicam-se os artigos 36.º e 41.º sempre que uma acção for intentada contra os agentes e outras pessoas a cujos serviços o transportador substituto recorra para a execução do transporte.

3 — Qualquer convenção especial pela qual o transportador assuma as obrigações que não lhe incumbem em virtude das presentes Regras Uniformes ou renuncie aos direitos que lhe são conferidos por estas mesmas Regras fica sem efeito em relação ao transportador substituto que não a tenha aceite expressamente e por escrito. Quer tenha ou não aceite a convenção, o transportador substituto permanece no entanto vinculado pelas obrigações ou renúncias que resultem da dita convenção especial.

4 — Quando e contanto que o transportador e o transportador substituto sejam responsáveis, é solidária a sua responsabilidade.

5 — O montante total da indemnização devida pelo transportador, pelo transportador substituto, bem como pelos respectivos agentes e por outras pessoas ao serviço das quais recorram para a execução do transporte, não excede os limites previstos nas presentes Regras Uniformes.

6 — O presente artigo não prejudica o direito de regresso que possa existir entre o transportador e o transportador substituto.

Artigo 28.º

Presunção de dano em caso de reexpedição

1 — Quando uma remessa expedida de acordo com as presentes Regras Uniformes tiver sido objecto de uma reexpedição sujeita a estas mesmas Regras e se se verificar uma perda parcial ou uma avaria após essa reexpedição, presume-se que ela tenha ocorrido na vigência do último contrato de transporte, se a remessa tiver ficado à guarda do transportador e sido reexpedida tal qual chegara ao local de reexpedição.

2 — Esta presunção é igualmente aplicável quando o contrato de transporte anterior à reexpedição não estava sujeito às presentes Regras Uniformes, se estas tivessem sido aplicáveis em caso de expedição directa entre o primeiro local de expedição e o último local de destino.

3 — Esta presunção é ainda aplicável quando o contrato de transporte anterior à reexpedição estava sujeito a uma convenção relativa ao transporte internacional ferroviário directo de mercadorias e de natureza comparável às presentes Regras Uniformes e sempre que esta convenção contenha uma mesma presunção de direito a favor das remessas expedidas em conformidade com estas Regras Uniformes.

Artigo 29.º

Presunção de perda da mercadoria

1 — O interessado pode, sem ter de fornecer outras provas, considerar a mercadoria perdida quando não tiver sido entregue ao destinatário ou posta à sua disposição nos 30 dias seguintes ao termo dos prazos de entrega.

2 — O interessado, ao receber a indemnização pela mercadoria perdida, pode solicitar por escrito que seja avisado sem demora no caso de a mesma vir a ser encontrada no decurso do ano seguinte ao pagamento da indemnização. O transportador acusa a recepção desse pedido por escrito.

3 — Nos 30 dias seguintes à recepção do aviso referido no n.º 2, o interessado pode exigir que a mercadoria lhe seja entregue contra pagamento dos créditos resultantes do contrato de transporte e contra restituição da indemnização recebida, após dedução, se for caso disso, das despesas eventualmente incluídas nessa indemnização. Porém, mantém o direito à indemnização por não cumprimento do prazo de entrega previsto nos artigos 33.º e 35.º

4 — Na falta, quer do pedido referido no n.º 2 quer das instruções dadas dentro do prazo previsto no n.º 3, ou ainda se a mercadoria for encontrada passado mais de um ano sobre o pagamento da indemnização, o trans-

portador dela dispõe em conformidade com as leis e disposições em vigor no local onde se encontra a mercadoria.

Artigo 30.º

Indemnização em caso de perda

1 — Em caso de perda total ou parcial da mercadoria, o transportador deve pagar, com exclusão de quaisquer perdas e danos, uma indemnização calculada de acordo com a cotação da bolsa ou, na falta desta, com base no preço corrente do mercado ou, na falta de ambos, com base no valor usual das mercadorias de igual natureza e qualidade no dia e no local em que o transportador tomou a seu cargo a mercadoria.

2 — A indemnização não excede 17 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta.

3 — Em caso de perda de um veículo ferroviário que se desloque sobre as suas próprias rodas e entregue ao transporte como mercadoria, ou de uma unidade de transporte intermodal, ou das respectivas peças, a indemnização é limitada, com exclusão de quaisquer perdas e danos, ao valor usual do veículo ou da unidade de transporte intermodal ou das respectivas peças no dia e no local da perda. Se for impossível verificar o dia e o local da perda, a indemnização é limitada ao valor usual no dia e no local em que o transportador tomou a seu cargo a mercadoria.

4 — O transportador deve restituir, para além disso, o preço de transporte, os direitos aduaneiros pagos e as outras quantias desembolsadas relacionadas com o transporte da mercadoria perdida, com excepção dos impostos sobre consumo específico relativos a mercadorias que circulem ao abrigo da suspensão de tais impostos.

Artigo 31.º

Responsabilidade em caso de quebra de peso durante o percurso

1 — No que respeita às mercadorias que, pela sua natureza, sofram geralmente uma quebra de peso durante o percurso pelo simples facto do transporte, o transportador só responde pela parte da quebra de peso que exceda, seja qual for o percurso efectuado, as seguintes tolerâncias:

- a) 2% do peso para as mercadorias líquidas ou entregues para transporte em estado húmido;
- b) 1% do peso para as mercadorias secas.

2 — A restrição de responsabilidade prevista no n.º 1 não pode ser invocada se se provar, dadas as circunstâncias de facto, que a perda não resulta de causas que justifiquem a tolerância.

3 — No caso de vários volumes serem transportados com uma única declaração de expedição, a quebra de peso ocorrida durante o percurso é calculada por cada volume desde que o respectivo peso, à partida, esteja indicado separadamente na declaração de expedição ou possa ser determinado por qualquer outra forma.

4 — Em caso de perda total da mercadoria ou em caso de perda de volumes, não é feita qualquer dedução, resultante de perda de peso ocorrida durante o percurso, para o cálculo da indemnização.

5 — Este artigo não derroga os artigos 23.º e 25.º

Artigo 32.º

Indemnização em caso de avaria

1 — Em caso de avaria da mercadoria, o transportador deve pagar, com exclusão de quaisquer perdas e danos, uma indemnização equivalente à desvalorização da mercadoria. O respectivo montante é calculado aplicando-se ao valor da mercadoria, definido nos termos do artigo 30.º, a percentagem de desvalorização verificada no local de destino.

2 — A indemnização não excede:

- a) O montante que ela atingiria em caso de perda total, se a totalidade da remessa for desvalorizada pela avaria;
- b) O montante que ela atingiria em caso de perda da parte desvalorizada, se apenas uma parte da remessa for desvalorizada pela avaria.

3 — Em caso de avaria de um veículo ferroviário que se desloque sobre as suas próprias rodas e entregue ao transporte como mercadoria, ou de uma unidade de transporte intermodal, ou das respectivas peças, a indemnização é limitada, com exclusão de quaisquer perdas e danos, ao custo da reparação. A indemnização não excede o montante devido em caso de perda.

4 — O transportador deve, além disso, devolver, na proporção determinada no n.º 1, as despesas previstas no artigo 30.º, n.º 4.

Artigo 33.º

Indemnização em caso de ser ultrapassado o prazo de entrega

1 — Se qualquer prejuízo, incluindo avaria, resultar do não cumprimento do prazo de entrega, o transportador deve pagar uma indemnização que não exceda o quádruplo do preço de transporte.

2 — Em caso de perda total da mercadoria, a indemnização prevista no n.º 1 não se acumula com a prevista no artigo 30.º

3 — Em caso de perda parcial da mercadoria, a indemnização prevista no n.º 1 não excede o quádruplo do preço de transporte da parte não perdida da remessa.

4 — Em caso de avaria da mercadoria não resultante do não cumprimento do prazo de entrega, a indemnização prevista no n.º 1 acumula-se, se for caso disso, com a prevista no artigo 32.º

5 — Em caso algum a acumulação da indemnização prevista no n.º 1 com as previstas nos artigos 30.º e 32.º dá lugar ao pagamento de uma indemnização superior à que seria devida em caso de perda total da mercadoria.

6 — Sempre que, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 1, o prazo de entrega for estabelecido por convenção, esta pode prever outras modalidades de indemnização além das previstas no n.º 1. Se, nesse caso, os prazos de entrega previstos no artigo 16.º, n.ºs 2 a 4, forem ultrapassados, o interessado pode solicitar quer a indemnização prevista na convenção referida quer a prevista nos n.ºs 1 a 5.

Artigo 34.º

Indemnização em caso de declaração de valor

O expedidor e o transportador podem acordar entre si o facto de o expedidor mencionar, na declaração de expedição, um valor da mercadoria superior ao limite previsto no artigo 30.º, n.º 2. Neste caso, o montante declarado substitui o limite referido.

Artigo 35.º**Indemnização em caso de declaração de interesse na entrega**

O expedidor e o transportador podem acordar entre si o facto de o expedidor mencionar, indicando na declaração de expedição o montante em algarismos, um determinado interesse na entrega, para os casos de perda ou avaria e de não cumprimento do prazo de entrega. Em caso de declaração de interesse na entrega, para além das indemnizações previstas nos artigos 30.º, 32.º e 33.º, pode ser pedida a reparação do prejuízo suplementar provado até ao limite do montante declarado.

Artigo 36.º**Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade**

Os limites de responsabilidade previstos nos artigos 15.º, n.º 3, 19.º, n.ºs 6 e 7, 30.º e 32.º a 35.º não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão cometidos pelo transportador quer com a intenção de causar o dano quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 37.º**Conversão e juros**

1 — Sempre que o cálculo da indemnização implique a conversão das quantias expressas em unidades de moeda estrangeira, a conversão faz-se de acordo com o câmbio corrente no dia e no local de pagamento da indemnização.

2 — O interessado pode pedir juros da indemnização, calculados à razão de 5% ao ano, a partir do dia da reclamação prevista no artigo 43.º ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia da propositura da acção.

3 — Se o interessado não remeter ao transportador, no prazo conveniente que lhe for fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não serão vencidos juros entre o termo do prazo fixado e a remessa efectiva dos documentos.

Artigo 38.º**Responsabilidade no tráfego ferroviário-marítimo**

1 — Nos transportes por caminho de ferro-mar que utilizem as linhas marítimas referidas no artigo 24.º, n.º 1, da Convenção, cada Estado membro pode, ao solicitar que a menção útil seja incluída na lista das linhas sujeitas às presentes Regras Uniformes, acrescentar o conjunto das causas de exclusão abaixo mencionadas às previstas no artigo 23.º:

- a) Incêndio, desde que o transportador prove que o mesmo não teve por causa uma acção ou falta sua, ou dos seus agentes, do capitão, dos marinheiros ou do piloto;
- b) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas ou de bens no mar;
- c) Carregamento da mercadoria no convés do navio, desde que a mesma tenha sido carregada no convés com o consentimento do expedidor mencionado na declaração de expedição e desde que não esteja sobre o vagão;
- d) Perigos, riscos ou acidentes no mar ou em outras águas navegáveis.

2 — O transportador só pode invocar as causas de exclusão referidas no n.º 1 se provar que a perda, a avaria ou o não cumprimento do prazo de entrega ocorreram no percurso marítimo, entre o embarque da mercadoria no navio e a sua descarga desse mesmo navio.

3 — Quando o transportador fizer valer as causas de exclusão referidas no n.º 1, manter-se-á contudo a sua responsabilidade, se o interessado provar que a perda, a avaria ou o não cumprimento do prazo de entrega é devido a uma falta do transportador ou dos seus agentes, do capitão, dos marinheiros ou do piloto.

4 — Quando um mesmo percurso marítimo for servido por várias empresas inscritas na lista das linhas de acordo com o artigo 24.º, n.º 1, da Convenção, o regime de responsabilidade aplicável a esse percurso deve ser o mesmo para todas estas empresas. Além disso, quando essas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de vários Estados membros, a adopção desse regime deve ser previamente objecto de um acordo entre esses Estados.

5 — As medidas tomadas nos termos dos n.ºs 1 e 4 são comunicadas ao Secretário-Geral. Não entram em vigor antes do termo do prazo de 30 dias a contar da data em que o Secretário-Geral as comunicar aos outros Estados membros. As remessas em trânsito não são afectadas pelas medidas em causa.

Artigo 39.º**Responsabilidade em caso de acidente nuclear**

O transportador fica isento da responsabilidade que lhe cabe em virtude das presentes Regras Uniformes quando o dano tiver sido causado por um acidente nuclear e quando, nos termos das leis e disposições de um Estado que regulem a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade incumbida da exploração de uma instalação nuclear, ou outra pessoa que a substitua, seja responsável por esse dano.

Artigo 40.º**Pessoas pelas quais o transportador é responsável**

O transportador é responsável pelos seus agentes e pelas outras pessoas a cujos serviços recorra para a execução do transporte, sempre que estes agentes e estas pessoas operem no exercício das suas funções. Consideram-se gestores da infra-estrutura ferroviária na qual é efectuado o transporte pessoas a cujos serviços recorre o transportador para a execução do transporte.

Artigo 41.º**Outras acções**

1 — Em todos os casos em que se apliquem as presentes Regras Uniformes, qualquer acção de responsabilidade, seja a que título for, só pode ser movida contra o transportador nas condições e dentro dos limites destas Regras.

2 — O mesmo se aplica a qualquer acção movida contra os agentes e outras pessoas pelos quais o transportador responda nos termos do artigo 40.º

TÍTULO IV

Exercício dos direitos

Artigo 42.º

Verificação de perda parcial ou avaria

1 — Quando uma perda parcial ou uma avaria seja descoberta ou presumida pelo transportador ou o interessado alegue a sua existência, o transportador deve elaborar sem demora e, se possível, na presença do interessado um relatório que certifique, conforme a natureza do prejuízo, o estado da mercadoria, o seu peso e, tanto quanto possível, a importância do prejuízo, a sua causa e o momento em que se tenha produzido.

2 — Uma cópia do referido relatório deve ser entregue gratuitamente ao interessado.

3 — Quando não aceitar os elementos constantes do relatório, o interessado pode pedir que o estado e o peso da mercadoria, assim como a causa e o montante do prejuízo, sejam verificados por um perito nomeado pelas Partes no contrato de transporte ou judicialmente. O processo fica sujeito às leis e disposições do Estado em que tenha lugar a verificação.

Artigo 43.º

Reclamações

1 — As reclamações relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao transportador contra quem a acção judicial pode ser intentada.

2 — O direito de apresentar uma reclamação pertence às pessoas que tenham o direito de accionar o transportador.

3 — Para apresentar a reclamação, o expedidor deve exhibir o duplicado da declaração de expedição. Na falta deste, deve apresentar a autorização do destinatário ou fazer prova de que este recusou a mercadoria.

4 — Para apresentar a reclamação, o destinatário deve exhibir a declaração de expedição se ela lhe tiver sido enviada.

5 — A declaração de expedição, o duplicado e os outros documentos que o interessado julgar útil juntar à reclamação devem ser apresentados, quer no original, quer em cópias, se for caso disso, devidamente autenticadas se o transportador o exigir.

6 — No momento da regularização da reclamação, o transportador pode exigir que seja apresentado o original da declaração de expedição, do duplicado ou do boletim de reembolso, a fim de neles anotar que a regularização se verificou.

Artigo 44.º

Pessoas que podem accionar o transportador

1 — Sem prejuízo dos n.ºs 3 e 4, as acções judiciais fundadas no contrato de transporte podem ser intentadas:

a) Pelo expedidor até ao momento em que o destinatário tenha:

- 1) Levantado a declaração de expedição;
- 2) Aceite a mercadoria; ou
- 3) Feito valer os direitos que lhe cabem nos termos do artigo 17.º, n.º 3, ou do artigo 18.º, n.º 3;

b) Pelo destinatário a partir do momento em que ele tenha:

- 1) Levantado a declaração de expedição;
- 2) Aceite a mercadoria; ou
- 3) Feito valer os direitos que lhe cabem nos termos do artigo 17.º, n.º 3, ou do artigo 18.º, n.º 3.

2 — O direito de o destinatário propor uma acção judicial extingue-se logo que a pessoa designada pelo destinatário nos termos do artigo 18.º, n.º 5, tenha levantado a declaração de expedição, aceite a mercadoria ou feito valer os direitos que lhe cabem ao abrigo do artigo 17.º, n.º 3.

3 — A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte apenas pode ser intentada por quem haja efectuado o pagamento.

4 — A acção judicial relativa aos reembolsos apenas pode ser intentada pelo expedidor.

5 — Para intentar as acções judiciais, o expedidor deve apresentar o duplicado da declaração da expedição. Na sua falta, deve apresentar a autorização do destinatário ou fazer prova de que este recusou a mercadoria. Se necessário, o expedidor deve fazer prova da falta ou da perda da declaração de expedição.

6 — Para intentar as acções judiciais, o destinatário deve apresentar a declaração de expedição, se esta lhe tiver sido enviada.

Artigo 45.º

Transportadores que podem ser accionados

1 — As acções judiciais fundadas no contrato de transporte só podem ser movidas, sem prejuízo dos n.ºs 3 e 4, contra o primeiro ou o último transportador ou contra aquele que efectuava a parte do transporte durante a qual ocorreu o facto que deu origem à acção.

2 — Sempre que, no caso de transportes efectuados por transportadores subsequentes, o transportador incumbido da entrega da mercadoria estiver inscrito mediante o seu consentimento na declaração de expedição, poderá ser processado nos termos do n.º 1, mesmo que não tenha recebido nem a mercadoria nem a declaração de expedição.

3 — A acção judicial para restituição de uma quantia paga nos termos do contrato de transporte pode ser movida contra o transportador que tenha cobrado essa quantia ou contra aquele em benefício do qual a mesma tenha sido cobrada.

4 — A acção judicial relativa aos reembolsos só pode ser movida contra o transportador que tenha tomado a seu cargo a mercadoria no local de expedição.

5 — A acção judicial pode ser movida contra um transportador diferente dos previstos nos n.ºs 1 a 4, quando a mesma seja apresentada como pedido reconvenicional ou como excepção na instância relativa a um pedido principal baseado no mesmo contrato de transporte.

6 — Na medida em que se aplicam as presentes Regras Uniformes ao transportador substituto, este pode igualmente ser processado.

7 — Se o autor puder escolher entre vários transportadores, o seu direito de opção cessa a partir do momento em que a acção for intentada contra um deles; o mesmo acontece se o autor puder escolher entre um ou mais transportadores e um transportador substituto.

Artigo 46.º

Foro

1 — As acções judiciais fundadas nas presentes Regras Uniformes podem ser propostas nas jurisdições dos Estados membros designadas de comum acordo pelas Partes ou na jurisdição do Estado em cujo território:

- a) O réu tenha o seu domicílio ou residência habitual, a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte; ou
- b) O local da tomada da mercadoria ou o local previsto para a entrega aí se situem.

A nenhuma outra jurisdição pode a causa ser atribuída.

2 — Sempre que uma acção fundada nas presentes Regras Uniformes estiver pendente numa jurisdição competente nos termos do n.º 1, ou que relativamente a tal litígio a referida jurisdição tenha proferido uma sentença, nenhuma nova acção poderá ser proposta pela mesma causa entre as mesmas Partes a menos que a decisão da jurisdição na qual a acção foi proposta não seja susceptível de execução no Estado onde for intentada a nova acção.

Artigo 47.º

Extinção da acção

1 — A aceitação da mercadoria pelo interessado extingue toda e qualquer acção contra o transportador, com origem no contrato de transporte, em caso de perda parcial, avaria ou de não cumprimento do prazo de entrega.

2 — Todavia, não se extingue a acção:

- a) Em caso de perda parcial ou avaria, se:
 - 1) A perda ou a avaria tiver sido verificada, de acordo com o artigo 42.º, antes da aceitação da mercadoria pelo interessado;
 - 2) A verificação que deveria ter sido feita, de acordo com o artigo 42.º, tiver sido omitida apenas por culpa do transportador;
- b) Em caso de dano não aparente cuja existência tiver sido verificada após a aceitação da mercadoria pelo interessado, se este:
 - 1) Pedir a verificação, de acordo com o artigo 42.º, imediatamente após a descoberta do dano e o mais tardar dentro dos sete dias seguintes à aceitação da mercadoria; e
 - 2) Provar, além disso, que o dano ocorreu entre o momento em que o transportador tomou a seu cargo a mercadoria e aquele em que a entregou;
- c) Em caso de não cumprimento do prazo de entrega, se o interessado tiver, dentro de 60 dias, feito valer os seus direitos junto de um dos transportadores referidos no artigo 45.º, n.º 1;
- d) Se o interessado provar que o dano resulta de acto ou omissão cometidos quer com a intenção

de causar dano quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

3 — Se a mercadoria tiver sido reexpedida de acordo com o artigo 28.º, as acções em caso de perda parcial ou de avaria com origem num dos contratos de transporte anteriores extinguir-se-ão como se de um único contrato se tratasse.

Artigo 48.º

Prescrição

1 — A acção com origem no contrato de transporte prescreve ao fim de um ano. Todavia, o prazo de prescrição é de dois anos se se tratar de acção:

- a) Para pagamento de um reembolso cobrado pelo transportador ao destinatário;
- b) Para pagamento do produto de uma venda efectuada pelo transportador;
- c) Fundada em dano resultante de acto ou omissão cometidos quer com a intenção de causar dano quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem;
- d) Fundada num dos contratos de transporte anteriores à reexpedição, no caso previsto no artigo 28.º

2 — O prazo de prescrição começa a correr para efeitos da acção:

- a) De indemnização por perda total: a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo de entrega;
- b) De indemnização por perda parcial, avaria ou não cumprimento do prazo de entrega: a partir do dia em que a entrega tiver tido lugar;
- c) Em todos os outros casos: a partir do dia em que o direito possa ser exercido.

O dia indicado como o de início da contagem do prazo de prescrição nunca é incluído no prazo.

3 — A prescrição é suspensa mediante reclamação feita por escrito de acordo com o artigo 43.º, até ao dia em que o transportador rejeitar a reclamação por escrito e devolver os documentos juntos. Em caso de aceitação parcial da reclamação, a prescrição retoma o seu curso em relação à parte da reclamação que se mantenha em litígio. A prova de recepção da reclamação ou da resposta e a da devolução dos documentos ficam a cargo da Parte que invocar esse facto. As reclamações posteriores que tenham o mesmo objecto não suspendem a prescrição.

4 — A acção prescrita já não pode ser intentada mesmo sob a forma de pedido reconvenicional ou de excepção.

5 — A suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelo direito nacional.

TÍTULO V

Relações dos transportadores entre si

Artigo 49.º

Liquidação das contas

1 — O transportador que tiver cobrado quer à partida quer à chegada as despesas ou outros créditos derivados do contrato de transporte ou que devesse ter cobrado

estas despesas ou outros créditos deve pagar aos transportadores interessados a parte que lhes couber. As modalidades de pagamento são fixadas por convenção entre os transportadores.

2 — Aplica-se correspondentemente o artigo 12.º às relações entre os transportadores subsequentes.

Artigo 50.º

Direito de regresso

1 — O transportador que tenha pago uma indemnização em conformidade com as presentes Regras Uniformes tem direito de regresso contra os transportadores que tenham participado no transporte, de acordo com as seguintes disposições:

- a) O transportador que tenha causado o dano é o único responsável;
- b) Quando o dano for causado por vários transportadores, cada um deles responderá pelo dano que tenha causado; se for impossível estabelecer-se a distinção, a indemnização será repartida entre eles, de acordo com a alínea c);
- c) Se não for possível provar qual dos transportadores causou o dano, a indemnização será repartida por todos os transportadores que tenham participado no transporte, com excepção dos que provarem que o dano não foi causado por eles; a repartição é feita proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um dos transportadores.

2 — Em caso de insolvência de um desses transportadores, a parte que lhe competir e que por ele não seja paga será repartida por todos os outros transportadores que tenham participado no transporte, proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um deles.

Artigo 51.º

Acção de regresso

O fundamento do pagamento efectuado pelo transportador que exerça o direito de regresso nos termos do artigo 50.º não pode ser contestado pelo transportador contra o qual for exercido esse direito quando a indemnização for fixada judicialmente e quando este último transportador, devidamente citado, tenha tido possibilidade de intervir no processo. O juiz da acção principal fixa os prazos concedidos para a citação e para a intervenção.

2 — O transportador que exercer o direito de regresso deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os transportadores com os quais não tenha transigido, sob pena de perder o direito de acionar aqueles cuja citação não houver pedido.

3 — O juiz deve decidir numa única e mesma sentença sobre todas as acções de regresso.

4 — O transportador que deseje fazer valer o seu direito de regresso pode recorrer às jurisdições do Estado em cujo território um dos transportadores que haja participado no transporte tenha a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato.

5 — Quando a acção deva ser intentada contra vários transportadores, o transportador que exercer o direito de regresso pode escolher, de entre as jurisdições competentes nos termos do n.º 4, aquela perante a qual irá interpor o seu recurso.

6 — Não podem ser intentadas acções de regresso na instância relativa ao pedido de indemnização apresentado pelo interessado no contrato de transporte.

Artigo 52.º

Acordos relativos às acções de regresso

Os transportadores são livres de acordar entre si as disposições que derroguem os artigos 49.º e 50.º

Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID)

(apêndice C à Convenção)

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente Regulamento aplica-se:

- a) Aos transportes internacionais ferroviários de mercadorias perigosas no território dos Estados membros;
- b) Aos transportes que complementam o transporte ferroviário, aos quais são aplicáveis as Regras Uniformes CIM, sem prejuízo das prescrições internacionais que regulam os transportes efectuados por outro modo de transporte;

bem como às actividades previstas no anexo do presente Regulamento.

2 — As mercadorias perigosas cujo transporte o anexo exclui não devem ser objecto de um transporte internacional.

Artigo 2.º

Isenções

O presente Regulamento não se aplica, no todo ou em parte, aos transportes de mercadorias perigosas cuja isenção esteja prevista no anexo. Apenas podem ser previstas isenções se a quantidade, a natureza dos transportes isentos ou a embalagem garantirem a segurança do transporte.

Artigo 3.º

Restrições

Cada Estado membro mantém o direito de regulamentar ou proibir o transporte internacional de mercadorias perigosas no seu território por outras razões que não a segurança durante o percurso.

Artigo 4.º

Outras prescrições

Os transportes aos quais se aplica o presente Regulamento permanecem sujeitos às prescrições nacionais ou internacionais aplicáveis na generalidade ao transporte ferroviário de mercadorias.

Artigo 5.º

Tipo de comboios admitidos. Transporte como volume de mão, bagagem ou a bordo de veículos automóveis

1 — As mercadorias perigosas são transportadas unicamente em comboios de mercadorias, excepto:

- a) As mercadorias perigosas admitidas ao transporte em conformidade com o anexo, respei-

tando as quantidades máximas pertinentes e as condições específicas do transporte em comboios que não sejam comboios de mercadorias;

- b) As mercadorias perigosas transportadas, de acordo com as condições específicas do anexo, como volume de mão, bagagem ou no interior de ou sobre veículos automóveis nos termos do artigo 12.º das Regras Uniformes CIV.

2 — O passageiro não pode levar consigo mercadorias perigosas como volume de mão ou expedi-las enquanto bagagem ou a bordo de veículos automóveis se não satisfizerem as condições específicas do anexo.

Artigo 6.º

Anexo

O anexo é parte integrante do presente Regulamento.

O anexo recebe a redacção que a Comissão de Peritos para o Transporte de Mercadorias Perigosas vier a adoptar no momento da entrada em vigor do Protocolo de 3 de Junho de 1999 Que Altera a Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980, nos termos do artigo 19.º, n.º 4, desta Convenção.

Regras Uniformes Relativas aos Contratos de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário (CÚV)

(apêndice D à Convenção)

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

As presentes Regras Uniformes aplicam-se aos contratos bilaterais ou multilaterais relativos à utilização de veículos ferroviários enquanto modo de transporte para efectuar transportes em conformidade com as Regras Uniformes CIV e as Regras Uniformes CIM.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes, o termo:

- a) «Empresa de transporte ferroviário» designa qualquer empresa, com estatuto privado ou público, autorizada a transportar pessoas ou mercadorias, sendo a tracção assegurada pela mesma;
- b) «Veículo» designa qualquer veículo, apto a circular sobre as suas próprias rodas em vias férreas, não provido de meio de tracção;
- c) «Detentor» designa aquele que explora economicamente, de forma sustentável, um veículo enquanto meio de transporte, quer deste seja proprietário quer deste tenha o direito de disposição;
- d) «Estação sede» designa o local inscrito no veículo e ao qual este veículo pode ou deve ser reenviado de acordo com as condições do contrato de utilização.

Artigo 3.º

Sinais e inscrições nos veículos

1 — Não obstante as prescrições relativas à admissão técnica dos veículos para circular em tráfego internacional, aquele que, em virtude de um contrato a que alude o artigo 1.º, confie um veículo, deve assegurar-se de que estão inscritos no veículo:

- a) A indicação do detentor;
- b) Se for caso disso, a indicação da empresa de transporte ferroviário a cujo parque de veículos pertence o veículo;
- c) Se for caso disso, a indicação da estação sede;
- d) Outros sinais e inscrições acordados no contrato de utilização.

2 — Os sinais e as inscrições previstos no n.º 1 podem ser completados com meios de identificação electrónica.

Artigo 4.º

Responsabilidade em caso de perda ou de avaria de um veículo

1 — A menos que prove que o dano não teve por causa uma falta sua, a empresa de transporte ferroviário à qual foi confiado o veículo para utilização enquanto meio de transporte responde pelo dano que resulte da perda ou da avaria do veículo ou dos seus acessórios.

2 — A empresa de transporte ferroviário não responde pelo dano resultante da perda de acessórios que não estejam inscritos nos dois lados do veículo ou mencionados no inventário que o acompanha.

3 — Em caso de perda do veículo ou dos seus acessórios, a indemnização é limitada, com exclusão de quaisquer perdas e danos, ao valor usual do veículo, ou dos respectivos acessórios, no local e no momento da perda. Se for impossível verificar o dia e o local em que ocorreu a perda, a indemnização é limitada ao valor usual no dia e no local em que o veículo foi confiado para utilização.

4 — Em caso de avaria do veículo ou dos seus acessórios, a indemnização é limitada, com exclusão de quaisquer perdas e danos, às despesas de reparação. A indemnização não excede o montante devido em caso de perda.

5 — As Partes no contrato podem convencionar disposições que derroguem os n.ºs 1 a 4.

Artigo 5.º

Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade

Os limites de responsabilidade previstos no artigo 4.º, n.ºs 3 e 4, não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão cometidos pela empresa de transporte ferroviário quer com a intenção de causar o dano quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 6.º

Presunção de perda de um veículo

1 — O interessado pode, sem ter de fornecer outras provas, considerar um veículo perdido quando tenha pedido à empresa de transporte ferroviário, à qual confiou o veículo para utilização enquanto meio de transporte, que proceda à busca do veículo e este não tenha sido posto à sua disposição nos três meses seguintes

ao dia de recepção do pedido, ou quando não tenha recebido qualquer indicação sobre o local onde se encontra o veículo. Este prazo é alargado com o período de imobilização do veículo, devido a causas não imputáveis à empresa de transporte ferroviário ou devido a avaria.

2 — Se o veículo considerado perdido for reencontrado após o pagamento da indemnização, o interessado pode, num prazo de seis meses a contar da recepção do aviso que disso o informa, requerer à empresa de transporte ferroviário à qual confiou o veículo para utilização enquanto meio de transporte a entrega do veículo, sem despesas e mediante restituição da indemnização, na estação sede ou noutro local acordado.

3 — Se o pedido referido no n.º 2 não for formulado ou se o veículo for reencontrado passado mais de um ano sobre o pagamento da indemnização, a empresa de transporte ferroviário, à qual o veículo foi confiado pelo interessado para utilização enquanto meio de transporte, dispõe do veículo em conformidade com as leis e prescrições em vigor no local onde se encontra o veículo.

4 — As Partes no contrato podem convencionar disposições que derroguem os n.ºs 1 a 3.

Artigo 7.º

Responsabilidade pelos danos causados por um veículo

1 — Aquele que, em virtude de um contrato nos termos do artigo 1.º, tiver confiado o veículo para utilização enquanto meio de transporte é responsável pelo dano causado pelo veículo quando uma falta lhe seja imputável.

2 — As Partes no contrato podem convencionar disposições que derroguem o n.º 1.

Artigo 8.º

Sub-rogação

Sempre que o contrato de utilização de veículos preveja a possibilidade de a empresa de transporte ferroviário confiar o veículo a outras empresas de transporte ferroviário para utilização enquanto meio de transporte, a empresa de transporte ferroviário pode, mediante acordo do detentor, convencionar com as outras empresas de transporte ferroviário que:

- a) Sem prejuízo do seu direito de regresso, se lhes sub-roga na responsabilidade das mesmas perante o detentor, em caso de perda ou de avaria do veículo ou dos seus acessórios;
- b) Somente o detentor é responsável, perante as outras empresas de transporte ferroviário, pelos danos causados pelo veículo, mas só a empresa de transporte ferroviário, parceira contratual do detentor, é a única autorizada a fazer valer os direitos das outras empresas de transporte ferroviário.

Artigo 9.º

Responsabilidade pelos agentes e outros

1 — As Partes no contrato são responsáveis pelos seus agentes e pelas outras pessoas a cujos serviços recorram para a execução do contrato, sempre que estes agentes ou estas pessoas operem no exercício das suas funções.

2 — Salvo convenção em contrário entre as Partes no contrato, os gestores da infra-estrutura na qual a empresa de transporte ferroviário utilize o veículo

enquanto meio de transporte são considerados pessoas ao serviço das quais recorre a empresa de transporte ferroviário.

3 — Aplicam-se correspondentemente os n.ºs 1 e 2 em caso de sub-rogação nos termos do artigo 8.º

Artigo 10.º

Outras acções

1 — Nos casos em que as presentes Regras Uniformes se apliquem, toda e qualquer acção de responsabilidade por perda ou avaria de um veículo ou dos seus acessórios, seja a que título for, só pode ser intentada contra a empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido confiado o veículo para utilização enquanto meio de transporte, nas condições e nos limites quer das Regras Uniformes quer do contrato de utilização.

2 — Aplica-se correspondentemente o n.º 1 em caso de sub-rogação nos termos do artigo 8.º

3 — O mesmo acontece relativamente a qualquer acção intentada contra os agentes e outras pessoas por quem responde a empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido confiado o veículo para utilização enquanto meio de transporte.

Artigo 11.º

Foro

1 — As acções judiciais fundadas num contrato celebrado ao abrigo das presentes Regras Uniformes podem ser propostas na jurisdição designada de comum acordo pelas Partes no contrato.

2 — Salvo convenção em contrário entre as Partes, a jurisdição competente é a do Estado membro em cujo território o réu tenha a sua sede. Se o réu não tiver sede num Estado membro, a jurisdição competente é a do Estado membro no qual tenha ocorrido o dano.

Artigo 12.º

Prescrição

1 — As acções fundadas nos artigos 4.º e 7.º prescrevem ao fim de três anos.

2 — O prazo de prescrição começa a correr:

- a) Para as acções fundadas no artigo 4.º, a partir do dia em que se verificou a perda ou a avaria do veículo ou do dia em que o interessado possa considerar o veículo perdido nos termos do artigo 6.º, n.º 1 ou n.º 4;
- b) Para as acções fundadas no artigo 7.º, a partir do dia em que tiver ocorrido o dano.

Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Utilização da Infra-Estrutura em Tráfego Internacional Ferroviário (CUI)

(apêndice E à Convenção)

TÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — As presentes Regras Uniformes aplicam-se a todo e qualquer contrato de utilização de uma infra-

-estrutura ferroviária para fins de transporte internacional na acepção das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM, independentemente da sede e da nacionalidade das Partes no contrato. As presentes Regras Uniformes aplicam-se mesmo que a infra-estrutura ferroviária seja gerida ou utilizada por Estados ou por instituições ou organizações governamentais.

2 — Sem prejuízo do artigo 21.º, as presentes Regras Uniformes não se aplicam a outras relações de direito, tais como:

- a) A responsabilidade do transportador ou do gestor perante os seus agentes ou outras pessoas a cujos serviços recorram para a execução das suas funções;
- b) A responsabilidade entre o transportador ou o gestor por um lado e terceiros por outro.

Artigo 2.º

Declaração relativa à responsabilidade em caso de danos corporais

1 — Cada Estado pode, em qualquer momento, declarar que não aplica às vítimas de acidentes ocorridos no seu território o conjunto das disposições relativas à responsabilidade em caso de danos corporais quando as vítimas sejam nacionais ou pessoas com residência habitual nesse Estado.

2 — O Estado que tenha feito uma declaração nos termos do n.º 1 pode a ela renunciar em qualquer momento, informando a este respeito o depositário. Esta renúncia produz efeitos um mês após a data em que o depositário dela tiver dado conhecimento aos Estados membros.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes, o termo:

- a) «Infra-estrutura ferroviária» designa todas as vias férreas e instalações fixas na medida em que sejam necessárias à circulação de veículos ferroviários e à segurança do tráfego;
- b) «Gestor» designa aquele que disponibiliza uma infra-estrutura ferroviária;
- c) «Transportador» designa aquele que transporta por caminho de ferro pessoas ou mercadorias em tráfego internacional, nos termos das Regras Uniformes CIV ou das Regras Uniformes CIM;
- d) «Auxiliar» designa os agentes ou outras pessoas a cujos serviços recorre o transportador ou o gestor para a execução do contrato quando tais agentes ou pessoas operem no exercício das suas funções;
- e) «Terceiro» designa qualquer pessoa que não o gestor, o transportador e respectivos auxiliares;
- f) «Licença» designa a autorização concedida em conformidade com as leis e prescrições do Estado em cujo território o transportador tenha a sede da sua actividade principal para exercer a actividade de transportador ferroviário;
- g) «Certificado de segurança» designa o documento que, em conformidade com as leis e disposições do Estado em cujo território se encontra a infra-

-estrutura utilizada, atesta relativamente ao transportador o seguinte:

A organização interna da empresa; bem como O pessoal a empregar e os veículos a utilizar na infra-estrutura;

cumprem as exigências impostas em matéria de segurança com vista a garantir um serviço isento de perigo nesta infra-estrutura.

Artigo 4.º

Direito vinculativo

Salvo cláusula em contrário nas presentes Regras Uniformes, é nula e de efeito nulo qualquer estipulação que, directa ou indirectamente, derroge estas Regras Uniformes. A nulidade de tais estipulações não acarreta a nulidade de outras disposições do contrato de transporte. Não obstante, as Partes no contrato podem assumir responsabilidades e obrigações mais pesadas do que as previstas nas presentes Regras Uniformes ou fixar um montante máximo de indemnização para os danos materiais.

TÍTULO II

Contrato de utilização

Artigo 5.º

Conteúdo e forma

1 — As relações entre o gestor e o transportador estão reguladas num contrato de utilização.

2 — O contrato regula, nomeadamente, as condições administrativas, técnicas e financeiras da utilização. Deve pelo menos abranger as seguintes matérias:

- a) A infra-estrutura a utilizar;
- b) A extensão da utilização;
- c) As prestações do gestor;
- d) As prestações do transportador;
- e) O pessoal a empregar;
- f) Os veículos a utilizar;
- g) As condições financeiras.

3 — O contrato deve ser estabelecido por escrito ou sob forma equivalente. A ausência ou irregularidade de qualquer verificação por escrito ou sob forma equivalente ou a ausência de uma das indicações previstas no n.º 2 não afecta nem a existência nem a validade do contrato que permanece sujeito às presentes Regras Uniformes.

Artigo 6.º

Obrigações específicas do transportador e do gestor

1 — O transportador deve estar autorizado a exercer a actividade de transportador ferroviário. O pessoal a empregar e os veículos a utilizar devem satisfazer as exigências em matéria de segurança. O gestor pode exigir que o transportador, mediante apresentação de uma licença e de um certificado de segurança válidos ou de cópias autenticadas ou de um outro modo, faça prova do preenchimento de tais requisitos.

2 — O transportador deve dar conhecimento ao gestor de qualquer facto susceptível de afectar a validade da sua licença, dos seus certificados de segurança ou de outros elementos de prova.

3 — O gestor pode exigir que o transportador faça prova de que celebrou um seguro de responsabilidade suficiente ou tomou medidas equivalentes para cobrir as acções, seja a que título for, mencionadas nos artigos 9.º a 21.º O transportador deve provar anualmente, mediante uma declaração em boa e devida forma, a existência do seguro de responsabilidade ou das medidas equivalentes; deve, a este respeito, comunicar ao gestor qualquer modificação antes de esta produzir efeitos.

4 — As Partes no contrato devem informar-se reciprocamente sobre qualquer facto susceptível de impedir a execução do contrato que hajam celebrado.

Artigo 7.º

Duração do contrato

1 — O contrato de utilização pode ser celebrado por um período determinado ou indeterminado.

2 — O gestor pode denunciar imediatamente o contrato de utilização sempre que:

- a) O transportador já não estiver autorizado a exercer a actividade de transportador ferroviário;
- b) O pessoal a empregar e os veículos a utilizar já não satisfizerem as exigências relativas à segurança;
- c) O transportador tenha pagamentos em atraso, a saber:
 - 1) Duas datas vencidas com um montante superior ao contravalor em uso por um mês; ou
 - 2) Um prazo que englobe mais de duas datas vencidas com um montante superior ao contravalor em uso por dois meses;
- d) O transportador violou de modo caracterizado uma das obrigações específicas previstas no artigo 6.º, n.ºs 2 e 3.

3 — O transportador pode denunciar imediatamente o contrato de utilização sempre que o gestor perca o seu direito de gerir a infra-estrutura.

4 — Cada Parte no contrato de utilização pode imediatamente denunciá-lo em caso de violação caracterizada de uma das obrigações essenciais pela outra Parte no contrato, quando tal obrigação diga respeito à segurança de pessoas e bens; as Partes no contrato podem convencionar modalidades para o exercício desse direito.

5 — A Parte no contrato que estiver na origem da denúncia responde, perante a outra Parte, pelo dano que daí resulte a menos que prove que o dano não tem por causa uma falta sua.

6 — As Partes no contrato podem acordar condições que derroguem o disposto no n.º 2, alíneas c) e d), e no n.º 5.

TÍTULO III

Responsabilidade

Artigo 8.º

Responsabilidade do gestor

1 — O gestor é responsável por:

- a) Danos corporais (morte, ferimentos ou qualquer ofensa à integridade física ou psíquica);

b) Danos materiais (destruição ou avaria de bens móveis e imóveis);

c) Prejuízos pecuniários decorrentes de indemnização devida pelo transportador em virtude das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM;

causados ao transportador ou aos seus auxiliares durante a utilização da infra-estrutura e cuja ocorrência teve origem na infra-estrutura.

2 — O gestor fica isento dessa responsabilidade:

a) Em caso de danos corporais e de prejuízos pecuniários resultantes de indemnização devida pelo transportador em virtude das Regras Uniformes CIV:

- 1) Se o facto danoso tiver sido causado por circunstâncias alheias à exploração que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o gestor não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
- 2) Na medida em que o facto danoso se deva a uma falta da pessoa que sofreu o dano;
- 3) Se o facto danoso for devido ao comportamento de um terceiro que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o gestor não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;

b) Em caso de danos materiais e de prejuízos pecuniários decorrentes de indemnização devida pelo transportador em virtude das Regras Uniformes CIM, sempre que o dano tenha por causa uma falta do transportador ou uma ordem do transportador que não seja imputável ao gestor ou em razão de circunstâncias que o gestor não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.

3 — Se o facto danoso for devido ao comportamento de um terceiro e se, apesar disso, o gestor não ficar totalmente isento de responsabilidade em conformidade com o n.º 2, alínea a), responde pela totalidade dentro dos limites previstos nas presentes Regras Uniformes e sem prejuízo de exercer um eventual direito de regresso contra o terceiro.

4 — As Partes no contrato podem convencionar se, e em que medida, o gestor é responsável pelos danos causados ao transportador por motivos de atraso ou de perturbação na exploração.

Artigo 9.º

Responsabilidade do transportador

1 — O transportador é responsável por:

- a) Danos corporais (morte, ferimentos ou qualquer outra ofensa à integridade física ou psíquica);
- b) Danos materiais (destruição ou avaria de bens móveis e imóveis);

causados ao gestor ou aos seus auxiliares, durante a utilização da infra-estrutura, pelos meios de transporte utilizados ou pelas pessoas ou pelas mercadorias transportadas.

2 — O transportador fica isento dessa responsabilidade:

a) Em caso de danos corporais:

- 1) Se o facto danoso tiver sido causado por circunstâncias alheias à exploração que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
- 2) Na medida em que o facto danoso se deva a uma falta da pessoa que sofreu o dano;
- 3) Se o facto danoso for devido ao comportamento de um terceiro que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;

b) Em caso de danos materiais sempre que o dano tenha por causa a falta do gestor ou uma ordem do gestor que não seja imputável ao transportador ou em razão de circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.

3 — Se o facto danoso for devido ao comportamento de um terceiro e se, apesar disso, o transportador não ficar totalmente isento de responsabilidade em conformidade com o n.º 2, alínea a), responde pela totalidade dentro dos limites previstos nas presentes Regras Uniformes e sem prejuízo de exercer um eventual direito de regresso contra o terceiro.

4 — As Partes no contrato podem convencionar se, e em que medida, o transportador é responsável pelos danos causados ao gestor por motivos de perturbação na exploração.

Artigo 10.º

Causas concomitantes

1 — Sempre que as causas imputáveis ao gestor e as causas imputáveis ao transportador contribuírem para o dano, cada Parte no contrato só responde na medida em que as causas que lhe sejam imputáveis nos termos dos artigos 8.º e 9.º hajam contribuído para o dano. Se for impossível verificar em que medida as respectivas causas contribuíram para o dano, cada Parte suporta o dano que tiver sofrido.

2 — Aplica-se, por analogia, o n.º 1 sempre que as causas imputáveis ao gestor e as causas imputáveis a diversos transportadores que utilizem a mesma infra-estrutura tenham contribuído para o dano.

3 — No caso dos danos referidos no artigo 9.º, aplica-se, por analogia, o n.º 1, primeira frase, sempre que as causas imputáveis a diversos transportadores que utilizem a mesma infra-estrutura tenham contribuído para o dano. Se for impossível verificar em que medida as respectivas causas contribuíram para o dano, os transportadores são igualmente responsáveis perante o gestor.

Artigo 11.º

Indemnização em caso de morte

1 — Em caso de morte, a indemnização compreende:

- a) As despesas necessárias consecutivas ao óbito, nomeadamente as relativas ao transporte do corpo e ao funeral;

b) As indemnizações previstas no artigo 12.º, se a morte não tiver ocorrido imediatamente.

2 — Se, por morte, as pessoas em relação às quais a pessoa falecida tinha ou devesse ter obrigação alimentar nos termos da lei ficarem privadas do seu sustento têm igualmente direito a uma indemnização por essa perda. A acção de indemnização por perdas e danos de pessoas, a quem a pessoa falecida assegurasse o sustento sem a isso ser obrigada por lei, fica sujeita ao direito nacional.

Artigo 12.º

Indemnização em caso de ferimento

Em caso de ferimento ou de qualquer outra ofensa à integridade física ou psíquica, a indemnização compreende:

- a) As despesas necessárias, designadamente as referentes ao tratamento e ao transporte;
- b) A reparação do prejuízo causado, quer por incapacidade total ou parcial para o trabalho, quer por um acréscimo das necessidades.

Artigo 13.º

Reparação de outros danos corporais

O direito nacional determina se, e em que medida, o gestor ou o transportador devem pagar uma indemnização por danos corporais além dos previstos nos artigos 11.º e 12.º

Artigo 14.º

Forma e montante das indemnizações em caso de morte e de ferimento

1 — As indemnizações previstas nos artigos 11.º, n.º 2, e 12.º, alínea b), devem ser pagas em capital. Todavia, se o direito nacional permitir a atribuição de uma renda, as indemnizações são pagas sob esta forma quando a pessoa lesada ou os interessados referidos no artigo 11.º, n.º 2, o pedirem.

2 — O montante das indemnizações a pagar nos termos do n.º 1 é determinado de acordo com o direito nacional. Todavia, para a aplicação das presentes Regras Uniformes, é fixado um limite máximo de 175 000 unidades de conta em capital ou em renda anual correspondente a esse capital, por cada pessoa, no caso de o direito nacional prever um limite máximo de montante inferior.

Artigo 15.º

Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade

Os limites de responsabilidade previstos pelas presentes Regras Uniformes, bem como as disposições do direito nacional que limitem as indemnizações a um determinado montante, não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão cometidos pelo autor do dano, quer com a intenção de causar um tal dano, quer inconsideradamente e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 16.º

Conversão e juros

1 — Sempre que o cálculo da indemnização implique a conversão das quantias expressas em unidades de

moeda estrangeira, a conversão faz-se de acordo com o câmbio corrente no dia e no local de pagamento da indemnização.

2 — O interessado pode pedir juros da indemnização, calculados à razão de 5% ao ano, a partir do dia da abertura de um processo de conciliação, do recurso ao tribunal arbitral previsto no título v da Convenção ou da propositura da acção.

Artigo 17.º

Responsabilidade em caso de acidente nuclear

O gestor e o transportador ficam isentos da responsabilidade que lhes cabe em virtude das presentes Regras Uniformes quando o dano tiver sido causado por um acidente nuclear e quando, nos termos das leis e disposições de um Estado que regulem a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade incumbida da exploração de uma instalação nuclear, ou outra pessoa que a substitua, seja responsável por esse dano.

Artigo 18.º

Responsabilidade pelos auxiliares

O gestor e o transportador respondem pelos seus auxiliares.

Artigo 19.º

Outras acções

1 — Em todos os casos em que se apliquem as presentes Regras Uniformes, qualquer acção de responsabilidade, seja a que título for, só pode ser movida contra o gestor ou contra o transportador nas condições e dentro dos limites destas Regras.

2 — O mesmo se aplica para qualquer acção movida contra os auxiliares pelos quais respondem, nos termos do artigo 18.º, o gestor ou o transportador.

Artigo 20.º

Acordos-litígios

As Partes no contrato podem convencionar condições nas quais façam valer ou renunciem a fazer valer os seus direitos à indemnização relativamente à outra Parte no contrato.

TÍTULO IV

Acções movidas pelos auxiliares

Artigo 21.º

Acções movidas contra o gestor ou contra o transportador

1 — Qualquer acção de responsabilidade por parte dos auxiliares do transportador contra o gestor fundada em danos por este causados, seja a que título for, só pode ser intentada nas condições e dentro dos limites das presentes Regras Uniformes.

2 — Qualquer acção de responsabilidade por parte dos auxiliares do gestor contra o transportador fundada em danos por este causados, seja a que título for, só

pode ser intentada nas condições e dentro dos limites das presentes Regras Uniformes.

TÍTULO V

Exercício dos direitos

Artigo 22.º

Processo de conciliação

As Partes no contrato podem convencionar processos de conciliação ou recorrer ao tribunal arbitral ao abrigo do título v da Convenção.

Artigo 23.º

Acção de regresso

O fundamento do pagamento efectuado pelo transportador com base nas Regras Uniformes CIV ou nas Regras Uniformes CIM não pode ser contestado quando a indemnização for fixada judicialmente e quando o gestor, devidamente citado, tenha tido possibilidade de intervir no processo.

Artigo 24.º

Foro

1 — As acções judiciais fundadas nas presentes Regras Uniformes podem ser propostas nas jurisdições dos Estados membros designadas de comum acordo pelas Partes no contrato.

2 — Salvo convenção em contrário entre as Partes, a jurisdição competente é a do Estado membro em cujo território o gestor tenha a sua sede.

Artigo 25.º

Prescrição

1 — As acções fundadas nas presentes Regras Uniformes prescrevem ao fim de três anos.

2 — O prazo de prescrição começa a correr a partir do dia em que o dano tiver ocorrido.

3 — Em caso de morte de pessoas, as acções prescrevem ao fim de três anos a contar do dia seguinte ao do falecimento, sem que, todavia, esse prazo possa ultrapassar cinco anos a contar do dia seguinte àquele em que tenha ocorrido o facto danoso.

4 — Uma acção de regresso por parte de uma pessoa tida como responsável pode ser intentada mesmo depois de expirado o prazo de prescrição previsto no n.º 1, desde que o seja dentro do prazo determinado pela lei do Estado no qual foi proposta a acção. Todavia, este prazo não poderá ser inferior a 90 dias a contar da data em que a pessoa que propôs a acção de regresso tenha regularizado a reclamação ou tenha sido ela própria citada.

5 — A prescrição é suspensa quando as Partes no litígio tenham acordado num processo de conciliação ou recorrido ao tribunal arbitral previsto no título v da Convenção.

6 — A suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelo direito nacional.

Regras Uniformes Relativas à Validação das Normas Técnicas e à Adopção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional Ferroviário (APTU).

(apêndice F à Convenção)

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

As presentes Regras Uniformes estabelecem o processo de validação de normas técnicas e de adopção de prescrições técnicas uniformes para o material ferroviário destinado à utilização em tráfego internacional.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes e respectivos anexos, o termo:

- a) «Estado Parte» designa qualquer Estado membro da Organização que não tenha feito, em conformidade com o artigo 42.º, n.º 1, primeira frase, da Convenção, uma declaração relativa a essas Regras Uniformes;
- b) «Tráfego internacional» designa a circulação de veículos ferroviários sobre linhas ferroviárias que utilizem o território de pelo menos dois Estados Partes;
- c) «Empresa de transporte ferroviário» designa qualquer empresa, com estatuto privado ou público, autorizada a transportar pessoas ou mercadorias, sendo a tracção assegurada pela mesma;
- d) «Gestor de infra-estrutura» designa qualquer empresa ou qualquer autoridade que gere uma infra-estrutura ferroviária;
- e) «Material ferroviário» designa qualquer material ferroviário destinado à utilização em tráfego internacional, nomeadamente os veículos e a infra-estrutura ferroviários;
- f) «Veículo ferroviário» designa qualquer veículo, apto a circular sobre as suas próprias rodas em vias férreas, com ou sem tracção;
- g) «Veículo de tracção» designa um veículo ferroviário provido de meio de tracção;
- h) «Vagão» designa um veículo ferroviário, não provido de meio de tracção, destinado ao transporte de mercadorias;
- i) «Carruagem» designa um veículo ferroviário, não provido de meio de tracção, destinado ao transporte de passageiros;
- j) «Infra-estrutura ferroviária» designa todas as vias férreas e instalações fixas, na medida em que estas sejam necessárias à circulação dos veículos ferroviários e à segurança do tráfego;
- k) «Norma técnica» designa qualquer especificação técnica adoptada por um organismo de normalização nacional ou internacional reconhecido em conformidade com os procedimentos que lhe competem; qualquer especificação técnica elaborada no quadro das Comunidades Europeias é equiparada a uma norma técnica;
- l) «Prescrição técnica» designa qualquer regra, diversa de uma norma técnica, relativa à construção, à exploração, à manutenção ou a procedimentos que respeitem ao material ferroviário;

- m) «Comissão de Peritos Técnicos» designa a Comissão prevista no artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da Convenção.

Artigo 3.º

Objectivo

1 — A validação de normas técnicas relativas ao material ferroviário e a adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis ao material ferroviário têm como objectivo:

- a) Facilitar a livre circulação de veículos e a livre utilização de outros materiais ferroviários em tráfego internacional;
- b) Contribuir para a garantia da segurança, da fiabilidade e da disponibilidade em tráfego internacional;
- c) Tomar em consideração a protecção do ambiente e a saúde pública.

2 — Aquando da validação de normas técnicas ou da adopção de prescrições técnicas uniformes só são tidas em conta as que forem elaboradas ao nível internacional.

3 — Na medida do possível:

- a) É conveniente assegurar uma interoperabilidade dos sistemas e componentes técnicos necessários em tráfego internacional;
- b) As normas técnicas e as prescrições técnicas uniformes centram-se na qualidade do desempenho comportando variantes, se necessário.

Artigo 4.º

Elaboração de normas e prescrições técnicas

1 — A elaboração de normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas ao material ferroviário incumbe aos organismos reconhecidos como competentes nesta matéria.

2 — A normalização dos produtos e dos processos industriais é da competência dos organismos de normalização nacionais e internacionais reconhecidos.

Artigo 5.º

Validação de normas técnicas

1 — Pode o pedido de validação de uma norma técnica ser solicitado por:

- a) Qualquer Estado Parte;
- b) Qualquer organização de integração económica regional para a qual os respectivos Estados membros tenham transferido competências com vista a legislar no domínio das normas técnicas relativas ao material ferroviário;
- c) Qualquer organismo de normalização nacional ou internacional encarregado da normalização no domínio ferroviário;
- d) Qualquer associação internacional representativa para cujos membros a existência de normas técnicas relativas ao material ferroviário é indispensável por razões de segurança e de economia no exercício da sua actividade.

2 — A Comissão de Peritos Técnicos decide da validação de uma norma técnica em conformidade com o

procedimento previsto nos artigos 16.º, 20.º e 33.º, n.º 6, da Convenção. As decisões entram em vigor nos termos do artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, da Convenção.

Artigo 6.º

Adopção de prescrições técnicas uniformes

1 — Pode o pedido de adopção de uma prescrição técnica ser solicitado por:

- a) Qualquer Estado Parte;
- b) Qualquer organização de integração económica regional para a qual os respectivos Estados membros tenham transferido competências com vista a legislar no domínio das prescrições técnicas relativas ao material ferroviário;
- c) Qualquer associação internacional representativa para cujos membros a existência de prescrições técnicas uniformes relativas ao material ferroviário é indispensável por razões de segurança e de economia no exercício da sua actividade.

2 — A Comissão de Peritos Técnicos decide da adopção de uma prescrição técnica uniforme em conformidade com o procedimento previsto nos artigos 16.º, 20.º e 33.º, n.º 6, da Convenção. As decisões entram em vigor nos termos do artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, da Convenção.

Artigo 7.º

Forma dos pedidos

Os pedidos a que aludem os artigos 5.º e 6.º devem estar completos, ser coerentes e fundamentados. Devem ser dirigidos ao Secretário-Geral da Organização numa das respectivas línguas de trabalho.

Artigo 8.º

Anexos técnicos

1 — As normas técnicas validadas e as prescrições técnicas uniformes adoptadas figuram nos anexos das presentes Regras Uniformes que a seguir se enumeram:

- a) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas a todos os veículos ferroviários (anexo n.º 1);
- b) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas aos veículos de tracção (anexo n.º 2);
- c) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas aos vagões (anexo n.º 3);
- d) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas às carruagens (anexo n.º 4);
- e) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas às instalações de infra-estrutura diferentes das referidas na alínea f) (anexo n.º 5);
- f) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas ao sistemas de segurança das circulações e de regulação (anexo n.º 6);
- g) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes em matéria de sistemas de tecnologia de informação (anexo n.º 7);
- h) Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas a qualquer outro material ferroviário (anexo n.º 8).

2 — Os anexos são parte integrante das presentes Regras Uniformes. A sua estrutura deve ter em conta

as particularidades da bitola, do gabarito, dos sistemas de alimentação em energia e dos sistemas de segurança das circulações e de regulação nos Estados Partes.

3 — Os anexos recebem a redacção tal como ela vier a ser adoptada, após a entrada em vigor do Protocolo, de 3 de Junho de 1999, Que Altera a Convenção, pela Comissão de Peritos Técnicos em conformidade com o mesmo procedimento previsto nos artigos 16.º, 20.º e 33.º, n.º 6, da Convenção para as alterações dos anexos.

Artigo 9.º

Declarações

1 — Qualquer Estado Parte pode, num prazo de quatro meses a contar do dia em que lhe é notificada pelo Secretário-Geral a decisão da Comissão de Peritos Técnicos, fazer junto deste uma declaração fundamentada segundo a qual não aplica ou aplica parcialmente a norma técnica validada ou a prescrição técnica uniforme adoptada no que diz respeito à infra-estrutura ferroviária situada no seu território e ao tráfego nesta infra-estrutura.

2 — Os Estados Partes que hajam feito uma declaração em conformidade com o n.º 1 não são tidos em conta aquando da fixação do número de Estados que devam formular uma objecção de acordo com o artigo 35.º, n.º 4, da Convenção, de modo a que não entre em vigor uma decisão da Comissão de Peritos Técnicos.

3 — Qualquer Estado que tenha feito uma declaração nos termos do n.º 1 pode a ela renunciar a todo o momento, informando desse facto o Secretário-Geral. Esta renúncia produz efeitos no 1.º dia do 2.º mês a contar da data da informação.

Artigo 10.º

Revogação da Unidade Técnica

A entrada em vigor, em todos os Estados Partes na Convenção Internacional Relativa à Unidade Técnica dos Caminhos de Ferro, assinada em Berna em 21 de Outubro de 1882, na redacção de 1938, dos anexos adoptados pela Comissão de Peritos Técnicos, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º, implica a revogação da referida Convenção.

Artigo 11.º

Anexos prevalentes

1 — Após a entrada em vigor dos anexos adoptados pela Comissão de Peritos Técnicos, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º, as normas técnicas e as prescrições técnicas uniformes constantes desses anexos prevalecem, nas relações entre os Estados Partes, sobre as disposições da Convenção Internacional Relativa à Unidade Técnica dos Caminhos de Ferro, assinada em Berna em 21 de Outubro de 1882, na redacção de 1938.

2 — Após a entrada em vigor dos anexos adoptados pela Comissão de Peritos Técnicos nos termos do n.º 3 do artigo 8.º, as presentes Regras Uniformes, bem como as normas técnicas e as prescrições técnicas uniformes constantes dos respectivos anexos, prevalecem, nos Estados Partes, sobre as disposições técnicas:

- a) Do Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional (RIC);
- b) Do Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional (RIV).

ANEXO N.º 1

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas a todos os veículos ferroviários**

A — Bitola:

- 1) Caminhos de ferro com bitola normal (1435 mm);
- 2) Caminhos de ferro com bitola larga (russa) (1520 mm);
- 3) Caminhos de ferro com bitola larga (finlandesa) (1524 mm);
- 4) Caminhos de ferro com bitola larga (irlandesa) (1600 mm);
- 5) Caminhos de ferro com bitola larga (ibérica) (1668 mm);
- 6) Outros caminhos de ferro.

B — Gabarito:

- 1) Caminhos de ferro com bitola normal no continente europeu;
- 2) Caminhos de ferro com bitola normal na Grã-Bretanha;
- 3)

C —

ANEXO N.º 2

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas aos veículos de tracção**

A — Sistemas de alimentação em energia:

- 1) Corrente contínua de 3000 V;
- 2) Corrente contínua de 1500 V e menos;
- 3) Corrente alternativa de 25 KV/50 Hz;
- 4) Corrente alternativa de 15 KV/16 $\frac{2}{3}$ Hz.

B — Sistemas de segurança das circulações e de regulação:

.....

ANEXO N.º 3

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas aos vagões**

ANEXO N.º 4

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas às carruagens**

ANEXO N.º 5

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas às instalações de infra-estrutura**

ANEXO N.º 6

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes relativas
aos sistemas de segurança das circulações e de regulação**

ANEXO N.º 7

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
em matéria de sistemas de tecnologia da informação**

ANEXO N.º 8

**Normas técnicas e prescrições técnicas uniformes
relativas a qualquer outro material ferroviário**

Numa primeira fase, as normas técnicas e as prescrições técnicas uniformes relativas ao material ferro-

viário já existentes e reconhecidas ao nível internacional tal como figuram na Unidade Técnica, no RIV e no RIC, bem como nas fichas técnicas do UIC, integram-se nos anexos mencionados.

**Regras Uniformes Relativas à Admissão Técnica de Material
Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional (ATMF)**

(apêndice G à Convenção)

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

As presentes Regras Uniformes estabelecem, relativamente aos veículos ferroviários e outros materiais ferroviários, o processo de admissão à circulação ou à utilização em tráfego internacional.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos das presentes Regras Uniformes e do respectivo anexo, o termo:

- a) «Estado Parte» designa qualquer Estado membro da Organização que não tenha feito, em conformidade com o artigo 42.º, n.º 1, primeira frase, da Convenção, uma declaração relativa a essas Regras Uniformes;
- b) «Tráfego internacional» designa a circulação de veículos ferroviários sobre linhas ferroviárias que utilizam o território de pelo menos dois Estados Partes;
- c) «Empresa de transporte ferroviário» designa qualquer empresa, com estatuto privado ou público, autorizada a transportar pessoas ou mercadorias, sendo a tracção assegurada pela mesma;
- d) «Gestor de infra-estrutura» designa qualquer empresa ou qualquer autoridade que gere uma infra-estrutura ferroviária;
- e) «Detentor» designa aquele que explora economicamente, de forma sustentável, um veículo ferroviário enquanto meio de transporte, quer deste seja proprietário quer deste tenha o direito de dispor;
- f) «Admissão técnica» designa o processo conduzido pela autoridade competente para admitir um veículo ferroviário à circulação e outros materiais ferroviários a serem utilizados em tráfego internacional;
- g) «Admissão de um modelo de construção» designa o processo conduzido pela autoridade competente relativamente a um modelo de construção de um veículo ferroviário, findo o qual é outorgado o direito de, mediante um processo simplificado, admitir à exploração veículos que satisfaçam esse modelo de construção;
- h) «Admissão à exploração» designa o direito outorgado pela autoridade competente relativamente a cada veículo ferroviário para circular em tráfego internacional;
- i) «Veículo ferroviário» designa qualquer veículo, apto a circular sobre as suas próprias rodas em vias férreas, com ou sem tracção;
- j) «Outro material ferroviário» designa qualquer material ferroviário destinado à utilização em

tráfego internacional que não seja um veículo ferroviário;

- k) «Comissão de Peritos Técnicos» designa a Comissão prevista no artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da Convenção.

Artigo 3.º

Admissão ao tráfego internacional

1 — Para circular em tráfego internacional, cada veículo ferroviário deve ser admitido em conformidade com as presentes Regras Uniformes.

2 — A admissão técnica tem como objectivo verificar se os veículos ferroviários satisfazem:

- a) As prescrições de construção contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU;
- b) As prescrições de construção e de equipamento contidas no anexo do RID;
- c) As condições específicas de uma admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3.

3 — Aplicam-se, por analogia, os n.ºs 1 e 2 bem como os artigos seguintes à admissão técnica de outros materiais ferroviários e aos elementos de construção, quer de veículos, quer de outros materiais ferroviários.

Artigo 4.º

Processo

1 — A admissão técnica efectua-se:

- a) Numa única fase, concedendo-se a admissão à exploração de um determinado veículo ferroviário individual; ou
- b) Em duas fases sucessivas, concedendo-se:
 - 1) A admissão de um modelo de construção a um determinado tipo de veículos ferroviários; e
 - 2) A admissão à exploração a veículos individuais que satisfaçam esse modelo de construção, mediante um processo simplificado que confirme tal adequação ao modelo.

2 — Esta disposição não obsta à aplicação do artigo 10.º

Artigo 5.º

Autoridade competente

1 — A admissão técnica de veículos ferroviários à circulação em tráfego internacional incumbe à autoridade nacional ou internacional competente nesta matéria em conformidade com as leis e disposições vigentes em cada Estado Parte.

2 — As autoridades referidas no n.º 1 podem transferir, para organismos reconhecidos aptos, a competência para conceder a admissão técnica, desde que tais autoridades assegurem a sua supervisão. Não é permitida a transferência de competência para conceder a admissão técnica a uma empresa de transporte ferroviário excluindo outras empresas dessa mesma competência. Além disso, é excluída a transferência para um gestor de infra-estrutura que participe directa ou indirectamente na construção de material ferroviário.

Artigo 6.º

Reconhecimento da admissão técnica

A admissão de um modelo de construção e a admissão à exploração, concedidas nos termos das presentes Regras Uniformes pela autoridade competente de um Estado Parte, bem como os certificados correspondentes são reconhecidos pelas autoridades, pelas empresas de transporte ferroviário e pelos gestores de infra-estrutura nos outros Estados Partes, sem que sejam necessários um novo exame e uma nova admissão técnica com vista à circulação e utilização no território desses outros Estados.

Artigo 7.º

Prescrições de construção aplicáveis aos veículos

1 — Para serem admitidos à circulação em tráfego internacional, os veículos ferroviários devem satisfazer:

- a) As prescrições de construção contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU;
- b) As prescrições de construção e de equipamento contidas no anexo do RID.

2 — Na falta de disposições nos anexos das Regras Uniformes APTU, as regras técnicas geralmente reconhecidas aplicam-se à admissão técnica. Uma norma técnica, ainda que não validada nos termos do processo previsto nas Regras Uniformes APTU, constitui prova de que o saber-fazer constante dessa norma representa uma regra técnica geralmente reconhecida.

3 — Para possibilitar desenvolvimentos técnicos, podem ser derogadas as regras técnicas geralmente reconhecidas e as prescrições de construção contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU, desde que se prove o seguinte:

- a) A segurança pelo menos igual à que resulta dessas regras e prescrições;
- b) Bem como a interoperabilidade;

permanecem garantidas.

4 — Sempre que tenha a intenção de admitir, nos termos do n.º 2 ou do n.º 3, um veículo ferroviário, um Estado Parte disso informa sem demora o Secretário-Geral da Organização. Este comunica a informação aos outros Estados Partes. Num prazo de um mês após a recepção da comunicação do Secretário-Geral, um Estado Parte pode solicitar a convocação da Comissão de Peritos Técnicos para que esta verifique se estão preenchidas as condições para aplicação do n.º 2 ou do n.º 3. A Comissão decide sobre isso num prazo de três meses a contar da recepção pelo Secretário-Geral do pedido de convocação.

Artigo 8.º

Prescrições de construção aplicáveis a outros materiais

1 — Para serem admitidos à circulação em tráfego internacional, os outros materiais ferroviários devem satisfazer as prescrições de construção constantes dos anexos das Regras Uniformes APTU.

2 — Aplica-se, por analogia, o artigo 7.º, n.ºs 2 a 4.

3 — Permanecem aplicáveis as obrigações dos Estados Partes que para estes decorram do Acordo Europeu Relativo às Grandes Linhas Ferroviárias Internacionais (AGR) de 31 de Maio de 1985 e do Acordo Europeu

Relativo às Grandes Linhas de Transporte Internacional Combinado e Instalações Conexas (AGTC) de 1 de Fevereiro de 1991, nos quais são igualmente Partes.

Artigo 9.º

Prescrições de exploração

1 — As empresas de transporte ferroviário que explorem um veículo ferroviário admitido à circulação em tráfego internacional estão sujeitas à obrigação de respeitar as prescrições relativas à exploração de um veículo em tráfego internacional, contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU.

2 — As empresas ou as administrações que gerem uma infra-estrutura nos Estados Partes, incluindo os sistemas de segurança das circulações e de regulação, destinada e apta a ser explorada em tráfego internacional, estão sujeitas à obrigação de respeitar as prescrições técnicas contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU, satisfazendo-as permanentemente aquando da construção ou da gestão de tal infra-estrutura.

Artigo 10.º

Admissão técnica

1 — A admissão técnica (admissão de um modelo de construção, admissão à exploração) é junta ao modelo de construção de um veículo ferroviário ou ao veículo ferroviário.

2 — Podem solicitar a admissão técnica:

- a) O construtor;
- b) Uma empresa de transporte ferroviário;
- c) O detentor do veículo;
- d) O proprietário do veículo.

O pedido pode ser feito junto de qualquer autoridade competente, referida no artigo 5.º, de um dos Estados Partes.

3 — Quem solicitar uma admissão à exploração para veículos ferroviários em conformidade com o processo simplificado de admissão técnica [artigo 4.º, n.º 1, alínea b)], deve juntar ao seu pedido o certificado de admissão do modelo de construção, emitido nos termos do artigo 11.º, n.º 2, e provar adequadamente que os veículos, relativamente aos quais solicita a admissão à exploração, correspondem ao modelo de construção.

4 — A admissão técnica deve ser concedida independentemente da qualidade do requerente.

5 — A admissão técnica é concedida por um período em princípio ilimitado, podendo o seu âmbito ser geral ou restrito.

6 — Uma admissão de um modelo de construção pode ser retirada sempre que a segurança, a saúde pública ou o respeito pelo ambiente deixem de estar garantidos com a circulação de veículos ferroviários que foram ou devam ser construídos segundo o modelo de construção em causa.

7 — A admissão à exploração pode ser retirada:

- a) Sempre que o veículo ferroviário deixe de satisfazer as prescrições de construção constantes dos anexos das Regras Uniformes APTU, as condições específicas da sua admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3, ou ainda as prescrições de construção e de equipamento constantes do anexo do RID e sempre que o

detentor não dê seguimento ao pedido da autoridade competente para correcção de defeitos dentro do prazo prescrito;

- b) Sempre que não sejam preenchidas ou respeitadas as disposições ou as condições resultantes de uma admissão restrita nos termos do n.º 5.

8 — Somente a autoridade que conceder a admissão de um modelo de construção ou a admissão à exploração as pode retirar.

9 — A admissão à exploração é suspensa:

- a) Sempre que não sejam efectuados o acompanhamento técnico, as visitas, a manutenção e as revisões do veículo ferroviário prescritos nos anexos das Regras Uniformes APTU, nas condições específicas de uma admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3, ou nas prescrições de construção e de equipamento constantes do anexo do RID;
- b) Sempre que, em caso de avaria grave do veículo ferroviário, não seja cumprida a ordem pela autoridade competente para apresentação do veículo;
- c) Em caso de incumprimento das presentes Regras Uniformes e das prescrições contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU;
- d) Sempre que assim o decidir a autoridade competente.

10 — A admissão à exploração torna-se caduca no caso de o veículo ferroviário ficar fora de serviço. Tal facto deve ser comunicado à autoridade competente que tiver concedido a admissão à exploração.

11 — Na falta de disposições nas presentes Regras Uniformes, o processo de admissão técnica rege-se pelo direito nacional do Estado Parte no qual é feito um pedido de admissão técnica.

Artigo 11.º

Certificados

1 — A admissão de um modelo de construção e a admissão à exploração são certificadas em documentos distintos denominados «Certificado de admissão do modelo de construção» e «Certificado de admissão à exploração».

2 — O certificado de admissão do modelo de construção deve especificar:

- a) O construtor do modelo de construção de um veículo ferroviário;
- b) Todas as características técnicas necessárias à identificação do modelo de construção de um veículo ferroviário;
- c) Se for caso disso, as condições especiais de circulação para um modelo de construção de um veículo ferroviário, bem como os veículos ferroviários que obedecem a este modelo de construção.

3 — O certificado de admissão à exploração deve especificar:

- a) O detentor do veículo ferroviário;
- b) Todas as características técnicas necessárias à identificação do veículo ferroviário, o que pode ser feito mediante o certificado de admissão do modelo de construção;

- c) Se for caso disso, as condições especiais de circulação do veículo ferroviário;
- d) Se for caso disso, o período de validade;
- f) As revisões do veículo ferroviário prescritas nos anexos das Regras Uniformes APTU, de acordo com as condições específicas de uma admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3, ou com as prescrições de construção e de equipamento constantes do anexo do RID, bem como os demais exames técnicos relativos a elementos de construção e a determinados componentes do veículo.

4 — Os certificados devem ser impressos no mínimo em duas línguas, devendo uma delas ser escolhida de entre as línguas de trabalho da Organização.

Artigo 12.º

Modelos uniformes

1 — A Organização prescreve modelos uniformes para o «Certificado de admissão do modelo de construção» e o «Certificado de admissão à exploração». Devem os mesmos ser elaborados e adoptados pela Comissão de Peritos Técnicos.

2 — Aplica-se, por analogia, o artigo 35.º, n.ºs 1 e 3 a 5, da Convenção.

Artigo 13.º

Banco de dados

1 — Um banco de dados relativo aos veículos ferroviários admitidos a circular em tráfego internacional é implementado e actualizado sob a responsabilidade da Organização.

2 — As autoridades competentes ou, se for caso disso, os organismos por estas autorizados a admitir um veículo ferroviário à exploração comunicam sem demora à Organização os dados necessários para efeitos das presentes Regras Uniformes relativas aos veículos admitidos à circulação em tráfego internacional. A Comissão de Peritos Técnicos define quais os dados necessários. Somente esses dados são registados no banco de dados. Em qualquer caso, a colocação fora de serviço, as imobilizações oficiais, a retirada da admissão à exploração e as alterações a um veículo que derroguem o modelo de construção admitido são comunicadas à Organização.

3 — Os dados registados no banco de dados só são considerados prova refutável da admissão técnica de um veículo ferroviário.

4 — Podem os dados registados ser consultados por:

- a) Estados Partes;
- b) Empresas de transporte ferroviário que participem no tráfego internacional, com sede num Estado Parte;
- c) Gestores de infra-estrutura com sede num Estado Parte em cuja infra-estrutura é efectuado um tráfego internacional;
- d) Construtores de veículos ferroviários, no que respeita aos seus veículos;
- e) Detentores de veículos ferroviários, no que respeita aos seus veículos.

5 — Os dados a que têm acesso os interessados referidos no n.º 4, bem como as condições de acesso aos mesmos, encontram-se definidos num anexo às presentes Regras Uniformes. Este anexo, parte integrante das Regras Uniformes, recebe a redacção que a Comissão de Revisão decidir de harmonia com o procedimento previsto nos artigos 16.º, 17.º e 33.º, n.º 4, da Convenção.

Artigo 14.º

Inscrições e sinais

1 — Os veículos ferroviários admitidos à circulação devem exhibir:

- a) Um sinal que estabeleça claramente a sua admissão à circulação em tráfego internacional nos termos das presentes Regras Uniformes, bem como;
- b) Outros sinais e inscrições prescritos nos anexos das Regras Uniformes APTU.

2 — A Comissão de Peritos Técnicos fixa o sinal previsto no n.º 1, alínea a), bem como os prazos de transição durante os quais os veículos ferroviários admitidos à circulação em tráfego internacional podem exhibir inscrições e sinais que derroguem os prescritos nos termos do n.º 1.

3 — Aplica-se, por analogia, o artigo 35.º, n.ºs 1 e 3 a 5, da Convenção.

Artigo 15.º

Manutenção

Os veículos ferroviários e outros materiais ferroviários devem encontrar-se em bom estado de manutenção para que de forma alguma comprometam a segurança da exploração e prejudiquem o ambiente e a saúde pública aquando da sua circulação ou utilização em tráfego internacional. Para o efeito, devem os veículos ferroviários ser submetidos a revisões e operações de manutenção prescritas nos anexos das Regras Uniformes APTU, de acordo com as condições específicas de uma admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3, ou com as prescrições de construção e de equipamento contidas no anexo do RID.

Artigo 16.º

Acidentes e avarias graves

1 — Em caso de acidente ou de avaria grave de veículos ferroviários, os gestores de infra-estrutura, se necessário em comum com os detentores e as empresas de transporte ferroviário interessadas, estão sujeitos à obrigação de:

- a) Tomar, sem demora, todas as medidas necessárias para garantir a segurança do tráfego ferroviário e o respeito pelo ambiente e pela saúde pública; e
- b) Estabelecer as causas do acidente ou da avaria grave.

2 — Considera-se gravemente avariado todo o veículo que já não possa ser reparado por simples operação

que lhe permita integrar-se num comboio e circular sobre as suas próprias rodas sem perigo para a exploração.

3 — Os acidentes e as avarias graves são comunicados, sem demora, à autoridade que admitiu o veículo à circulação. Esta autoridade pode requerer a apresentação do veículo avariado, eventualmente já reparado, para apreciação da validade da admissão à exploração concedida. Se for caso disso, o processo relativo à autorização de admissão para exploração deve ser renovado.

4 — As autoridades competentes dos Estados Partes informam a Organização sobre as causas de acidentes e avarias graves ocorridos em tráfego internacional. A Comissão de Peritos Técnicos pode, a pedido de um Estado Parte, examinar as causas de acidentes graves em tráfego internacional com vista a desenvolver eventualmente as prescrições de construção e de exploração para os veículos e outros materiais ferroviários contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU.

Artigo 17.º

Imobilização e recusa de veículos

A autoridade competente referida no artigo 5.º, uma outra empresa de transporte ferroviário ou um gestor de infra-estrutura não podem recusar ou imobilizar veículos ferroviários quando sejam respeitadas as presentes Regras Uniformes, as prescrições contidas nos anexos das Regras Uniformes APTU, as condições específicas de uma admissão nos termos do artigo 7.º, n.º 2 ou n.º 3, e as prescrições de construção e de equipamento constantes do anexo ao RID.

Artigo 18.º

Inobservância das prescrições

1 — Sem prejuízo do n.º 2 e do artigo 10.º, n.º 9, alínea c), as consequências jurídicas resultantes da inobservância das presentes Regras Uniformes e das prescrições constantes dos anexos das Regras Uniformes APTU regem-se pelo direito nacional do Estado Parte cuja autoridade competente haja concedido a admissão à exploração, incluindo as regras relativas aos conflitos de leis.

2 — As consequências em direito civil e penal decorrentes da inobservância das presentes Regras Uniformes e das prescrições constantes dos anexos das Regras Uniformes APTU regem-se, no que diz respeito à infra-estrutura, pelo direito nacional do Estado parte em cujo território o gestor tenha a sua sede, incluindo as regras relativas aos conflitos de leis.

Artigo 19.º

Diferendos

Dois ou mais Estados Partes entre os quais surjam diferendos relativos à admissão técnica de veículos e de outros materiais ferroviários destinados à utilização em tráfego internacional, podem submetê-los à Comissão de Peritos Técnicos se não tiverem acordado por via de negociação directa. Podem tais diferendos ser igualmente submetidos, de harmonia com o procedimento previsto no título v da Convenção, ao tribunal arbitral.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 71/2004

de 25 de Março

O Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, regulamenta a obrigação de constituição de reservas de segurança de produtos de petróleo, restringindo este conceito, no n.º 2 do seu artigo 1.º, aos «produtos que se encontrem armazenados em território nacional».

O diploma quadro do sector petrolífero, a Lei n.º 1947, de 12 de Fevereiro de 1937, dispunha também no mesmo sentido, tendo em vista assegurar que as reservas se encontravam sob plena autoridade do Estado, caso a sua utilização fosse necessária. Mas deve reconhecer-se que a restrição exarada no ano de 1937 surgiu num ambiente estratégico e político-económico totalmente distinto do cenário internacional em que Portugal actualmente se insere, nomeadamente em virtude da adesão à União Europeia.

A Directiva n.º 68/414/CEE, do Conselho, de 20 de Dezembro, alterada pela Directiva n.º 98/93/CE, do Conselho, de 14 de Dezembro, prevê que «poderão ser constituídas existências no território de um Estado membro por conta de empresas, organismos ou entidades estabelecidas noutro Estado membro, no âmbito de acordos intergovernamentais», competindo ao governo do Estado em causa decidir sobre essa possibilidade.

A Entidade Gestora de Reservas Estratégicas de Produtos Petrolíferos, E. P. E. (EGREP), criada pelo Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, para cumprir a sua missão terá de constituir, directamente, para além de um terço das obrigações das empresas petrolíferas relativas às quatro categorias de produtos reservas que permitam saldar o diferencial entre essas reservas e as que devem ser mantidas perante a Agência Internacional de Energia (AIE). O que significa que a EGREP, para cumprir as suas obrigações, necessita de dispor de ampla capacidade de armazenagem.

É, pois, vantajoso alargar a capacidade de armazenagem existente no País, permitindo-se o recurso à constituição de reservas em países comunitários. Todavia, esta possibilidade deve assumir carácter meramente complementar, respeitando condições que salvaguardem os objectivos de segurança, que são o motivo da manutenção das reservas.

As directrizes a que há-de obedecer a possibilidade de constituição de reservas em outros Estados da União Europeia serão definidas pelo Ministro da Economia, sob dois critérios principais: a) necessidade de capacidade adicional para satisfazer as obrigações nacionais e os compromissos internacionais; e b) necessidade de criação de liquidez no mercado de capacidade de armazenagem para protecção da concorrência. As autorizações serão requeridas, caso a caso, ao director-geral de Geologia e Energia, que decidirá em despacho fundamentado e subordinado àquelas directrizes.

Reforçam-se, assim, os meios adequados para o cumprimento dos objectivos da própria lei das reservas de petróleo e que serão aplicados no interesse da segurança do abastecimento, dos compromissos internacionais e da protecção da concorrência.

O presente diploma possibilita a aplicação desta filosofia, mais actual, sobre a localização das reservas obrigatórias

de produtos do petróleo, introduzindo as necessárias alterações no Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, e no anexo I deste último diploma. Transpõem-se, desta forma, para a ordem jurídica interna as disposições constantes do artigo 6.º da referida Directiva n.º 68/414/CEE, alterada pela Directiva n.º 98/93/CE, relativas à constituição de reservas em outro Estado membro da União Europeia, cuja aplicação, embora facultativa, é vantajosa para o cumprimento das obrigações de armazenagem.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro

Os artigos 1.º, 4.º e 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2001, de 23 de Janeiro, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

- 1 —
- 2 — Entende-se por ‘reservas de segurança’, adiante designadas por reservas, as quantidades de produtos do petróleo, definidas e armazenadas nos termos do presente diploma, com o fim de serem introduzidas no consumo, quando expressamente determinado pelo Governo, para fazer face a situações de perturbação do abastecimento.
- 3 —
- a)
- b)
- c)
- d)

Artigo 4.º

[...]

1 — Para o cálculo das quantidades em reserva só são considerados produtos petrolíferos, petróleo bruto, produtos semiacabados e produtos de mistura desde que detidos em:

- a)
- b)
- c)
- d) Instalações de armazenagem localizadas em Estados membros da União Europeia, nos termos previstos no presente diploma.
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- a)
- b)
- c)
- d)

- e)
- f)

- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —

Artigo 7.º

Manutenção de reservas por terceiros e no estrangeiro

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — A constituição de reservas no território de outro Estado membro da União Europeia fica sujeita a autorização nos termos dos números seguintes e pressupõe a celebração prévia de acordo intergovernamental, cujos projecto e texto final deverão ser comunicados à Comissão Europeia, obedecendo às seguintes condições:

a) Garantir, nomeadamente, por parte do outro Estado membro:

- i) A não oposição ao transporte das reservas para território nacional;
- ii) A verificação das reservas e sua não contabilização para efeitos das obrigações próprias;
- iii) A comunicação à Comissão Europeia das reservas detidas nessas condições, indicando os locais, as empresas que os detêm e os produtos ou petróleo bruto correspondentes;

b) Os acordos intergovernamentais devem também:

- i) Respeitar ao petróleo bruto e a todos os produtos abrangidos pela obrigação de reservas;
- ii) Estabelecer condições e modalidades para a manutenção das reservas com o objectivo de garantir o seu controlo e disponibilidade;
- iii) Indicar o processo para assegurar o controlo e identificação das reservas, nomeadamente os métodos para efectuar ou colaborar em inspecções;
- iv) Indicar caso seja prevista a possibilidade de rescisão unilateral que esta não será válida em situação de crise de abastecimento e será antecedida, em qualquer caso, de comunicação à Comissão;

c) Os acordos devem ainda especificar, caso as reservas não sejam propriedade da entidade obrigada mas sejam constituídas por produtos ou petróleo bruto postos à sua disposição por outra entidade, que o contrato entre ambas deverá contemplar ou garantir o seguinte:

- i) A entidade a favor da qual as reservas são detidas deverá ter o direito de as adquirir durante a sua vigência;
- ii) O período mínimo do contrato será de 90 dias;
- iii) A especificação do local, da entidade que mantém as reservas, da quantidade e da categoria dos produtos;

- iv) A possibilidade de acesso da entidade beneficiária às reservas;
- v) A sujeição da entidade que detém as reservas à jurisdição do Estado membro em cuja área as reservas estão localizadas, particularmente no que respeita aos poderes desse Estado para as controlar e verificar.

5 — A possibilidade de localização de reservas, nos termos do número anterior, fica sujeita ao interesse nacional, à necessidade de satisfazer as obrigações perante instituições internacionais e à conveniência de criar oferta num mercado de capacidade de armazenagem, reconhecidos pelo Ministro da Economia em despacho que pode ainda definir, nomeadamente:

- a) Um limite máximo nacional para a armazenagem obrigatória que pode ser constituída no estrangeiro;
- b) A limitação da autorização a uma determinada percentagem da obrigação de cada operador, por categoria de produtos ou globalmente;
- c) A subordinação da autorização à existência de uma coerência logística, com base na existência de relações comerciais habituais que criem um fluxo de produtos petrolíferos a partir da área onde as reservas serão constituídas;
- d) Um tratamento diferenciado da EGREP relativamente às entidades obrigadas à constituição de reservas.

6 — As entidades que pretendam constituir reservas nos termos do n.º 4 deverão dirigir a respectiva solicitação ao director-geral de Geologia e Energia, que decidirá com observância do disposto no despacho a que respeita o número anterior e de outros elementos considerados necessários, em requerimento que indique, nomeadamente:

- a) O período de tempo para a constituição das reservas, com o mínimo de 90 dias e o máximo de 365 dias, cuja renovação deverá ser solicitada à Direcção-Geral de Geologia e Energia até 30 dias antes do termo do prazo;
- b) Os produtos, respectivas quantidades máximas e propriedade;
- c) A entidade que detém a armazenagem, sua identificação e local;
- d) Uma cópia autenticada do contrato celebrado.»

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro

O artigo 5.º do anexo 1 («Enquadramento legal da Entidade Gestora de Reservas Estratégicas de Produtos Petrolíferos, E. P. E.») do Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5.º

[...]

.....

- a) Constituir e manter ou contratar a manutenção à sua ordem das reservas a que se referem os artigos 3.º e 4.º deste anexo, em instalações próprias ou arrendadas, com respeito pelo regime

legalmente estabelecido, devendo optar preferencialmente por instalações de armazenagem existentes e ter em conta a sua dispersão geográfica;

- b)
- c)
- d)
- e)
- f)»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Amílcar Augusto Contel Martins Theias*.

Promulgado em 12 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DESENVOLVIMENTO RURAL E PISCAS

Decreto-Lei n.º 72/2004

de 25 de Março

Em determinadas águas minerais naturais podem estar presentes, no estado natural, constituintes que, devido à sua origem hidrogeológica, podem representar um risco para a saúde pública a partir de uma certa concentração.

Assim, a nível comunitário foi prevista a possibilidade de se adoptarem limites de concentração harmonizados para os constituintes das águas minerais naturais, após consulta ao Comité Científico da Alimentação Humana, que emitiu parecer sobre o arsénio, o bário, o flúor, o boro e o manganês, tendo validado, para outros constituintes das águas minerais, os limites recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS) para a água destinada ao consumo humano.

Por outro lado, a norma Codex «Águas minerais naturais» revista estabelece, para efeitos sanitários, uma lista de constituintes e seus limites máximos, adoptada com base em dados científicos internacionais mais recentes e que garante uma protecção suficiente da saúde pública.

Recorde-se que as águas minerais naturais cujos teores em determinados constituintes ultrapassem os limites máximos para eles fixados devem, para fins de saúde pública, ser objecto de tratamentos de separação desses constituintes.

Nos controlos oficiais a realizar aos constituintes das águas minerais naturais é necessário prever-se uma margem de flutuação dos resultados analíticos em torno dos limites máximos de concentração que corresponda às incertezas de medição.

O Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 80/777/CEE, do Conselho, de 15 de Julho, alterada pela Directiva n.º 96/70/CE, do Parlamento Europeu

e do Conselho, de 28 de Outubro, tendo estabelecido as regras para o reconhecimento das águas minerais naturais e as características e condições a observar nos tratamentos, rotulagem e comercialização das águas minerais naturais e águas de nascente.

Neste diploma prevê-se a possibilidade de separar o ferro, o manganês, o enxofre e o arsénio de determinadas águas minerais naturais por um tratamento com ar enriquecido em ozono, sob reserva da avaliação deste tratamento pelo Comité Científico da Alimentação Humana e da adopção das condições de utilização pelo Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal.

Por outro lado, a rotulagem das águas minerais naturais tratadas com ar enriquecido em ozono deve incluir uma menção que informe suficientemente os consumidores sobre o tratamento realizado.

São aplicáveis às águas de nascente as disposições relativas aos tratamentos previstos no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, e, em especial, o tratamento ao ar enriquecido em ozono.

Importa, pois, com vista à protecção da saúde pública, estabelecer os limites de concentração para os constituintes das águas minerais naturais.

Deste modo, o presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/40/CE, da Comissão, de 16 de Maio, que estabelece a lista, os limites de concentração e as menções de rotulagem para os constituintes das águas minerais naturais, bem como as condições de utilização do ar enriquecido em ozono para o tratamento das águas minerais naturais e das águas de nascente.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/40/CE, da Comissão, de 16 de Maio, que estabelece a lista, os limites de concentração e as menções constantes do rótulo para os constituintes das águas minerais naturais, bem como as condições de utilização de ar enriquecido em ozono para o tratamento das águas minerais naturais e das águas de nascente.

Artigo 2.º

Âmbito

O presente diploma estabelece:

- a) A lista dos constituintes das águas minerais naturais que podem apresentar um risco para a saúde pública, que se encontram naturalmente presentes na água mas que não resultam de uma eventual contaminação da nascente;
- b) Os limites para os teores admissíveis dos constituintes das águas minerais naturais e os respectivos prazos de aplicação;
- c) As menções constantes do rótulo relativamente a determinados constituintes;
- d) As condições de utilização do ar enriquecido em ozono para a separação dos compostos de ferro, manganês, enxofre e arsénio das águas

minerais naturais e das águas de nascente, bem como a menção que deve constar do rótulo das águas que foram objecto deste tratamento.

Artigo 3.º

Limites dos constituintes

1 — As águas minerais naturais devem obedecer aos limites máximos de concentração previstos no anexo I do presente diploma, que dele faz parte integrante, para os constituintes que figuram no referido anexo.

2 — As águas minerais naturais devem respeitar as especificações constantes do anexo II do presente diploma, que dele faz parte integrante, no que se refere à análise dos constituintes enumerados no referido anexo I.

Artigo 4.º

Tratamento com ar enriquecido em ozono

1 — Sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, a aplicação do tratamento das águas minerais naturais com ar enriquecido em ozono deve ser previamente notificada às seguintes autoridades:

- a) Direcção-Geral de Geologia e Energia, que deve garantir que o recurso a esse tratamento se justifica pela composição da água em compostos de ferro, de manganês, de enxofre e de arsénio;
- b) Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, que deve assegurar que o operador toma todas as medidas necessárias para garantir a eficácia e a inocuidade do tratamento para permitir o seu controlo pelas autoridades competentes.

2 — O tratamento das águas minerais naturais com ar enriquecido em ozono deve satisfazer as seguintes condições:

- a) O tratamento não modifica a composição analítica das águas minerais naturais no que se refere aos seus constituintes característicos;
- b) A água mineral natural antes do tratamento respeita as características microbiológicas definidas no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, e no n.º 1.º da Portaria n.º 1220/2000, de 29 de Dezembro;
- c) O tratamento não provoca a formação de resíduos numa concentração superior aos limites máximos estabelecidos no anexo III ao presente diploma, que dele faz parte integrante, ou de resíduos susceptíveis de constituir um risco para a saúde pública.

Artigo 5.º

Rotulagem

1 — As águas minerais naturais com concentração em flúor superior a 1,5 mg/l devem ostentar, no rótulo, a menção «Contém mais de 1,5 mg/l de flúor: não adequada para o consumo regular dos lactentes e crianças menores de 7 anos».

2 — A menção de rotulagem prevista no n.º 1 deve figurar na proximidade imediata da denominação de venda e em caracteres claramente visíveis.

3 — As águas minerais naturais que, nos termos do n.º 1, ostentem uma menção no rótulo devem incluir a indicação do teor real em flúor a nível da composição físico-química em constituintes característicos, de acordo com o disposto na alínea a) do n.º 5 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho.

4 — Nos termos da alínea c) do n.º 5 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, a rotulagem das águas minerais naturais sujeitas a um tratamento com ar enriquecido em ozono deve incluir, próximo da indicação da composição analítica em constituintes característicos, a menção «Água sujeita a uma técnica de oxidação autorizada com ar enriquecido em ozono.»

Artigo 6.º

Águas de nascente

Sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, o artigo 4.º e o n.º 4 do artigo 5.º do presente diploma aplicam-se também às águas de nascente.

Artigo 7.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima, cujo montante mínimo é de € 500 e máximo de € 3740 ou € 44 890, consoante o agente seja pessoa singular ou colectiva:

- a) A ultrapassagem dos limites máximos de concentração previstos no anexo I para os constituintes nele referidos;
- b) O não cumprimento das especificações constantes do anexo II no que se refere à análise dos constituintes nele enumerados;
- c) A não notificação das autoridades competentes da aplicação do tratamento das águas minerais naturais com ar enriquecido em ozono, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º;
- d) O não cumprimento das condições exigidas pelo n.º 2 do artigo 4.º para o tratamento das águas minerais naturais com ar enriquecido em ozono;
- e) A falta, inexactidão ou deficiência das menções obrigatórias de rotulagem exigidas pelo artigo 5.º;
- f) O não cumprimento do artigo 4.º e do n.º 4 do artigo 5.º no que respeita às águas de nascente.

2 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 8.º

Sanções acessórias

1 — Consoante a gravidade da contra-ordenação e a culpa do agente, podem ser aplicadas, cumulativamente com a coima, as seguintes sanções acessórias:

- a) Perda de objectos pertencentes ao agente;
- b) Interdição do exercício de profissões ou actividades cujo exercício dependa de título público ou de autorização ou homologação de autoridade pública;
- c) Privação do direito a subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
- d) Privação do direito de participar em feiras ou mercados;

- e) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- f) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

2 — As sanções referidas nas alíneas b) e seguintes do número anterior têm a duração máxima de dois anos contados a partir do trânsito em julgado da decisão condenatória.

Artigo 9.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das normas do presente diploma compete à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

Artigo 10.º

Processos de contra-ordenação

1 — O levantamento dos autos de contra-ordenação compete à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar, sem prejuízo das competências atribuídas às autoridades policiais e fiscalizadoras, nos termos do regime-geral das contra-ordenações.

2 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à entidade que levanta o auto de notícia ou, caso esta não tenha competência para o efeito, à Direcção-Geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar.

3 — Compete ao director-geral de Fiscalização e Controlo da Qualidade Alimentar a aplicação das coimas e sanções acessórias.

Artigo 11.º

Afectação do produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 10% para a entidade que levantou o auto;
- b) 10% para a entidade que instruiu o processo;
- c) 20% para a entidade que aplicou a coima;
- d) 60% para o Estado.

Artigo 12.º

Norma transitória

1 — A partir de 1 de Julho de 2004 é proibida a comercialização de produtos não conformes com o disposto no presente diploma.

2 — Os produtos acondicionados e rotulados antes da entrada em vigor do presente diploma podem ser distribuídos até ao esgotamento das existências.

3 — Até 1 de Janeiro de 2006 as águas minerais naturais devem, aquando do seu acondicionamento, estar em conformidade com os limites máximos de concentração previstos no anexo I para os constituintes aí mencionados, bem como com as especificações constantes do anexo II no que se refere à análise dos constituintes enumerados no anexo I.

4 — No caso do flúor e do níquel, o prazo indicado no n.º 3 é prorrogado até 1 de Janeiro de 2008.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Armando José Cordeiro Sevinato Pinto* — *Luís Filipe Pereira*.

Promulgado em 12 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO I

Constituintes naturalmente presentes nas águas minerais naturais e limites máximos que, se forem ultrapassados, podem constituir um risco para a saúde pública.

Constituintes	Limites máximos (miligramas/litros)
Antimónio	0,005 0
Arsénio	0,010 (total)
Bário	1,0
Boro	(*) P. M.
Cádmio	0,003
Crómio	0,050
Cobre	1,0
Cianeto	0,070
Fluoretos	5,0
Chumbo	0,010
Manganês	0,50
Mercúrio	0,001 0
Níquel	0,020
Nitratos	50
Nitritos	0,1
Selénio	0,010

(*) O limite máximo para o boro será fixado, se necessário, após parecer da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos, e sob proposta da Comissão, antes de 1 de Janeiro de 2006.

ANEXO II

Características (*) de desempenho para a análise dos constituintes do anexo I

Constituintes	Exactidão do valor paramétrico em percentagem (nota 1)	Precisão do valor paramétrico (nota 2)	Limite de detecção do valor paramétrico em percentagem (nota 3)	Notas
Antimónio	25	25	25	V. anexo I.
Arsénio	10	10	10	
Bário	25	25	25	
Boro				
Cádmio	10	10	10	Nota 4.
Crómio	10	10	10	
Cobre	10	10	10	
Cianetos	10	10	10	
Fluoretos	10	10	10	
Chumbo	10	10	10	
Manganês	10	10	10	
Mercúrio	20	10	20	
Níquel	10	10	10	
Nitratos	10	10	10	
Nitritos	10	10	10	
Selénio	10	10	10	

(*) Os métodos de análise que servem para medir as concentrações dos constituintes do anexo I devem poder medir, no mínimo, concentrações iguais ao valor paramétrico com uma exactidão, uma precisão e um limite de detecção especificados. Qualquer que seja a sensibilidade do método de análise utilizado, o resultado é expresso utilizando, pelo menos, o mesmo número de casas decimais que para o limite máximo previsto no anexo I.

Notas

1 — A exactidão é o erro sistemático e é a diferença entre o valor médio de um elevado número de medições repetidas e o valor exacto.

2 — A precisão é o erro aleatório e é expressa, em geral, como o desvio padrão (dentro de um lote e entre lotes) do conjunto dos resultados sobre a média. Uma precisão aceitável é igual a duas vezes o desvio padrão relativo.

3 — O limite de detecção é:

Três vezes o desvio padrão relativo dentro de um lote de uma amostra natural que contenha uma concentração pouco elevada do parâmetro; ou

Cinco vezes o desvio padrão relativo dentro de um lote de uma amostra virgem.

4 — O método deve permitir determinar o cianeto total sob todas as suas formas.

ANEXO III

Limites máximos para os resíduos de tratamento das águas minerais naturais e para as águas de nascente com ar enriquecido em ozono.

Resíduos de tratamento	Limites máximos (*) (micrograma por litro)
Ozono dissolvido	50
Bromatos	3
Bromofórmios	1

(*) O respeito dos limites máximos é controlado pelas autoridades competentes na altura do engarrafamento ou acondicionamento destinado ao consumidor final.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E HABITAÇÃO****Decreto-Lei n.º 73/2004**

de 25 de Março

A facilitação do transporte marítimo é um objectivo essencial de Portugal e da União Europeia para reforçar a posição do transporte marítimo, no sistema de transportes, como alternativa e complemento de outros modos de transportes numa cadeia porta-a-porta.

Os procedimentos documentais exigidos no sector do transporte marítimo têm suscitado preocupação e são considerados um obstáculo ao pleno desenvolvimento deste modo de transporte.

Em conformidade com tal objectivo e tendo em vista a superação dos obstáculos documentais, o presente diploma visa transpor para o direito interno a Directiva n.º 2002/6/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro, através da qual se aprova um conjunto de modelos de formulários de facilitação normalizados para certas formalidades de declaração exigidas dos navios à chegada e ou à partida de um porto.

Os formulários foram aprovados pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, designada Convenção FAL OMI, adoptada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de Abril de 1965. Desta Convenção exceptuam-se os formulários «Declaração de carga» e, para os navios de passageiros, «Lista de passageiros».

Por outro lado, o presente diploma estabelece também as regras gerais quanto ao encaminhamento das declarações, que devem estar em consonância com os objectivos da facilitação e com o estabelecido na resolução do Conselho de Ministros de 16 de Novembro de 1993 relativa à criação dos centros de despacho de navios, constituindo estes o embrião do «balcão único» nos portos portugueses.

Assim, tendo em conta o diferente grau de desenvolvimento dos sistemas telemáticos das entidades envolvidas, que tornam irrealista a opção, desde já, com carácter universal, por soluções totalmente informáticas, entendeu-se adequado cometer às diversas autoridades públicas a definição concreta do encaminhamento das declarações FAL OMI.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º**Objecto**

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/6/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro, que estabelece as formalidades de declaração harmonizadas a apresentar às autoridades públicas relativamente à escala de navios nos portos portugueses, conforme aprovadas pela Convenção FAL OMI.

Artigo 2.º**Âmbito de aplicação**

O presente diploma aplica-se às formalidades de declaração à chegada e ou à partida dos portos por-

tugueses, tal como enumeradas no anexo I, parte A, o qual faz parte integrante do presente diploma, relativas ao navio, às provisões de bordo, aos bens pessoais da tripulação e à tripulação e, no que se refere aos navios certificados para o transporte de 12 ou menos passageiros, aos passageiros embarcados.

Artigo 3.º**Definições**

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Convenção FAL OMI» a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, adoptada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de Abril de 1965;
- b) «Formulários FAL OMI» os formulários de facilitação normalizados da OMI de formato A4, estabelecidos no âmbito da Convenção FAL OMI;
- c) «Formalidade declaratória» a informação que, sempre que exigida, deva ser fornecida para fins administrativos e processuais à chegada ou à partida de um navio de um porto;
- d) «Navio» um navio de mar de qualquer tipo que opere no meio marinho;
- e) «Provisões de bordo» as mercadorias para utilização no navio, incluindo bens de consumo, artigos para venda aos passageiros e tripulantes, combustível e lubrificantes, com exclusão do equipamento e dos sobresselentes do navio;
- f) «Equipamento do navio» os artigos, à excepção dos sobresselentes, embarcados no navio para seu uso, que são removíveis mas não consumíveis, incluindo acessórios como as embarcações salva-vidas, os dispositivos de salvação, o mobiliário, os aprestos do navio e artigos similares;
- g) «Sobresselentes do navio» os artigos para reparações ou substituições a efectuar no navio em que são transportados;
- h) «Bens da tripulação» o vestuário, os artigos de uso diário e outros artigos, incluindo moeda, pertencentes à tripulação e transportados no navio;
- i) «Tripulante» qualquer pessoa efectivamente empregada a bordo durante uma viagem para executar tarefas relacionadas com a operação e o serviço do navio e incluída na lista da tripulação.

Artigo 4.º**Aceitação e destinatários dos formulários**

1 — São suficientes, para efeitos do cumprimento das formalidades de declaração referidas no artigo 2.º, as informações comunicadas em conformidade com:

- a) As especificações respectivas, indicadas no anexo I, partes B e C, o qual faz parte integrante do presente diploma; e
- b) Os formulários-modelo correspondentes, reproduzidos no anexo II, o qual faz parte integrante do presente diploma, com as suas categorias de dados.

2 — As declarações, em suporte papel, em conformidade com os formulários FAL OMI, são entregues

às autoridades públicas nos portos, no âmbito das respectivas atribuições e de acordo com as disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

Artigo 5.º

Cooperação institucional

As autoridades portuária, marítima, aduaneira, de fronteiras e outros serviços públicos do Estado, promovem todos os esforços no sentido de garantir a eficácia e eficiência da actividade portuária e o cumprimento das formalidades de declaração estabelecidas no artigo anterior, adoptando as medidas de cooperação, coordenação e controlo, designadamente através da fixação conjunta dos normativos apropriados, por forma a simplificar e acelerar procedimentos, podendo socorrer-se de meios informáticos adequados, sem prejuízo do disposto nos artigos 6.º e 7.º, seguintes.

Artigo 6.º

Declarações em formato electrónico

1 — As autoridades públicas nos portos devem cooperar no sentido de promover o desenvolvimento dos formatos electrónicos normalizados, correspondentes aos formulários FAL OMI n.ºs 1, 3, 4, 5 e 6, e equivalentes às declarações em suporte papel.

2 — Para efeitos do estabelecido no número anterior, e tendo em conta o artigo 5.º, as autoridades públicas em cada porto acordam entre si os procedimentos adequados para o desenvolvimento dos formatos electrónicos e de encaminhamento das declarações, atentas as disposições do Decreto-Lei n.º 290-D/99, de 2 de Agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 62/2003, de 3 de Abril.

3 — Os acordos estabelecidos nos termos do número anterior devem prever as condições da respectiva revisão.

4 — As declarações electrónicas, devidamente preenchidas nos formatos aprovados pelas autoridades públicas nos portos, substituem para todos os efeitos as declarações correspondentes em suporte papel, desde que sejam enviadas pela pessoa legalmente obrigada e aceites pelas entidades às quais se destinam.

5 — Quando, nos termos de protocolo a celebrar para o efeito, a autoridade portuária estiver habilitada a centralizar as declarações em formato electrónico, deve proceder obrigatória e imediatamente após a sua recepção ao respectivo encaminhamento para as autoridades públicas competentes, para efeitos da sua aceitação.

Artigo 7.º

Actualização dos regulamentos de exploração dos portos

1 — Na sequência dos acordos estabelecidos nos termos do n.º 2 do artigo anterior, as autoridades portuárias actualizam os regulamentos de exploração dos portos que administram com as disposições adequadas à sua aplicação.

2 — Os regulamentos de exploração das autoridades portuárias contemplam as disposições acordadas, quer entre si quer com as outras autoridades públicas nos portos e com os agentes económicos, relativas aos formatos das mensagens electrónicas correspondentes a cada declaração, bem como os correspondentes procedimentos de troca electrónica de dados.

Artigo 8.º

Substituição de formulários

1 — As autoridades públicas nos portos que aceitem declarações com finalidade equivalente à dos formulários FAL OMI, mas com formato diverso destes, têm de proceder, até 60 dias úteis após a data de entrada em vigor do presente diploma, à descontinuação desses modelos em suporte papel, que são substituídos, para todos os efeitos, pelos formulários FAL OMI.

2 — No prazo referido no número anterior, as autoridades públicas nos portos procedem à publicitação, pelos meios adequados, das disposições adoptadas quanto à substituição dos formulários actualmente em uso pelos formulários FAL OMI.

Artigo 9.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 28 de Janeiro de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Armando José Cordeiro Sevinato Pinto* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 10 de Março de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 15 de Março de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO I

Parte A

Lista das formalidades de declaração, referidas no artigo 2.º, exigidas dos navios à chegada e ou à partida de portos portugueses

1) Formulário FAL OMI n.º 1, «Declaração geral»

A «Declaração geral» constitui o documento de base, à chegada e à partida, em que figuram as informações relativas ao navio exigidas pelas autoridades públicas no porto.

2) Formulário FAL OMI n.º 3,
«Declaração das provisões de bordo»

A «Declaração das provisões de bordo» constitui o documento de base, à chegada e à partida, em que figuram as informações relativas às provisões de bordo exigidas pelas autoridades públicas no porto.

3) Formulário FAL OMI n.º 4,
«Declaração dos bens da tripulação»

A «Declaração dos bens da tripulação» constitui o documento de base em que figuram as informações relativas aos bens da tripulação exigidas pelas autoridades públicas no porto. Esta declaração não é exigida à partida.

4) Formulário FAL OMI n.º 5, «Lista da tripulação»

A «Lista da tripulação» constitui o documento de base em que são fornecidas às autoridades públicas no porto as informações relativas ao número de tripulantes

e à composição da tripulação à chegada e à partida de um navio.

Quando as autoridades exijam informações relativas à tripulação de um navio à partida deste, deve ser aceite cópia da «lista da tripulação» apresentada à chegada, desde que assinada de novo e autenticada com a indicação das alterações no número de tripulantes ou na composição da tripulação ou a indicação de não ter havido alterações.

5) Formulário FAL OMI n.º 6, «Lista de passageiros»

Relativamente aos navios certificados para o transporte de 12 ou menos passageiros, a «Lista de passageiros» constitui o documento de base em que são fornecidas às autoridades públicas no porto as informações relativas aos passageiros à chegada e à partida de um navio.

Parte B

Signatários das declarações

1) Formulário FAL OMI n.º 1, «Declaração geral»

As autoridades públicas no porto aceitam a «Declaração geral» datada e assinada pelo comandante, o agente do navio ou outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de forma aceitável pela autoridade competente.

2) Formulário FAL OMI n.º 3, «Declaração das provisões de bordo»

As autoridades públicas no porto aceitam a «Declaração das provisões de bordo» datada e assinada pelo comandante ou por outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante e que tenha um conhecimento pessoal destas provisões, ou autenticada de forma aceitável pela autoridade competente.

3) Formulário FAL OMI n.º 4, «Declaração dos bens da tripulação»

As autoridades públicas no porto aceitam a «Declaração dos bens da tripulação» datada e assinada pelo comandante ou por outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de forma aceitável pela autoridade competente. As autoridades públicas no porto podem igualmente exigir que cada tripulante assine ou, caso não saiba fazê-lo, aponha uma marca de identificação na declaração relativa aos seus próprios bens.

4) Formulário FAL OMI n.º 5, «Lista da tripulação»

As autoridades públicas no porto aceitam a «Lista da tripulação» datada e assinada pelo comandante ou por outro oficial do navio devidamente autorizado pelo comandante, ou autenticada de forma aceitável pela autoridade competente.

5) Formulário FAL OMI n.º 6, «Lista de passageiros»

Relativamente aos navios certificados para o transporte de 12 ou menos passageiros, as autoridades públicas no porto aceitam a «Lista de passageiros» datada e assinada pelo comandante, o agente do navio ou outra pessoa devidamente autorizada pelo comandante, ou autenticada de forma aceitável pela autoridade competente.

Parte C

Especificações técnicas

1 — O formato dos formulários FAL OMI deve respeitar, tanto quanto tecnicamente possível, as dimensões dos modelos que figuram no anexo II. Os formulários são impressos em folhas separadas de papel A4 (210 mm × 297 mm) e em formato vertical. Um terço, pelo menos, do verso dos formulários é reservado às autoridades públicas no porto para utilização oficial.

Para efeitos do reconhecimento dos formulários FAL OMI, o formato e a apresentação dos formulários de facilitação normalizados recomendados e reproduzidos pela OMI com base na Convenção FAL OMI, tal como em vigor em 1 de Maio de 1997, são considerados equivalentes aos modelos reproduzidos no anexo II.

2 — As autoridades públicas no porto aceitam as informações fornecidas em qualquer suporte legível e compreensível, incluindo formulários preenchidos a tinta ou lápis indelével ou produzidos por técnicas de processamento automático de dados.

3 — Sem prejuízo dos métodos de transmissão de dados por meios electrónicos, quando for aceite o fornecimento das informações relativas a um navio por meios electrónicos, aceita-se a transmissão dessas informações quando produzidas por técnicas electrónicas de processamento ou intercâmbio de dados conformes com as normas internacionais, desde que sejam legíveis e compreensíveis e contenham as informações exigidas.

As autoridades públicas nos portos podem subsequentemente tratar os dados adquiridos em qualquer formato que considerem adequado.

ANEXO II

Modelos dos formulários FAL OMI referidos no artigo 4.º e no anexo I

DECLARAÇÃO GERAL OMI

1. Nome e descrição do navio		2. Porto de chegada/partida		3. Data — hora de chegada/partida	
4. Nacionalidade do navio		5. Nome do comandante		6. Porto de procedência/Porto de destino	
7. Certificado de registo (porto; data; número)		8. Nome e endereço do agente do navio			
9. Arqueação bruta		10. Arqueação líquida			
11. Posição do navio no porto (posto de atracação ou fundeadoiro)					
12. Descrição sumária da viagem (portos de escala anteriores e seguintes; sublinhar o porto/portos onde será descarregada a carga remanescente)					
13. Descrição sumária da carga					
14. Número de tripulantes (incl. o comandante)		15. Número de passageiros		16. Observações	
Documentos aponsoados (indicar o número de exemplares)					
17. Declaração de carga		18. Declaração das provisões de bordo			
19. Lista da tripulação		20. Lista de passageiros			
21. Data e assinatura de comandante, agente ou oficial autorizado					
22. Declaração dos bens da tripulação (*)		23. Declaração marítima de saúde (*)			

Para utilização oficial

Convenção OMI Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional

FAL OMI
Formulário 1

(*) Apenas à chegada

DECLARAÇÃO OMNI DAS PROVISÕES DE BORDO[illegible]

Convenção OMI Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional

FA
En

LISTA DA TRIPULAÇÃO OMI

[illegible]

Convenção CMI Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional

FAL

DECLARAÇÃO OMI DOS SENES DA TRIPULAÇÃO[illegible]

Convenio OMI Facilitado de Tráfico Marítimo Internacional

FA
Eq

LISTA DE PASSAGEIROS OMI

[illegible]

Convenção OMI Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional

FAL
Eon

(*) Ex. vinhos, bebidas espirituosas, cigarros, tabaco, etc.

AVISO

- 1 — Abaixo se indicam os preços das assinaturas do *Diário da República* para o ano 2004 em suporte de papel, CD-ROM e Internet.
 2 — Não serão aceites pedidos de anulação de contratos de assinaturas com devolução de valores, salvo se decorrerem de situações da responsabilidade dos nossos serviços.
 3 — Cada assinante deverá indicar sempre o número de contrato de assinatura que lhe está atribuído e mencioná-lo nos contactos que tenha com a INCM.
 4 — A efectivação dos pedidos de contratos de assinaturas, bem como dos novos serviços, poderá ser feita através das nossas livrarias.
 5 — Toda a correspondência sobre contratos de assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa (fax: 213945750; e-mail: assinaturas.dr@incm.pt).

Preços para 2004

(Em euros)

PAPEL (IVA 5%)	
1.ª série	150
2.ª série	150
3.ª série	150
1.ª e 2.ª séries	280
1.ª e 3.ª séries	280
2.ª e 3.ª séries	280
1.ª, 2.ª e 3.ª séries	395
Compilação dos Sumários	50
Apêndices (acórdãos)	80
DAR, 2.ª série	72

BUSCAS/MENSAGENS (IVA 19%) ¹	
E-mail 50	15,50
E-mail 250	46,50
E-mail 500	75
E-mail 1000	140
E-mail+50	26
E-mail+250	92
E-mail+500	145
E-mail+1000	260

ACTOS SOCIETÁRIOS (IVA 19%)	
100 acessos	23
250 acessos	52
500 acessos	92
N.º de acessos ilimitados até 31-12	550

CD-ROM 1.ª série (IVA 19%)		
	Assinante papel ²	Não assinante papel
Assinatura CD mensal ...	180	225
INTERNET DIÁRIO DO DIA (IVA 19%)		
1.ª série	120	
2.ª série	120	
3.ª série	120	
INTERNET (IVA 19%)		
Preços por série ³	Assinante papel ²	Não assinante papel
100 acessos	96	120
250 acessos	216	270
Ilimitado	400	500

¹ Ver condições em <http://www.incм.pt/servlets/buscas>.² Preço exclusivo por assinatura do *Diário da República* em suporte de papel.³ 3.ª série só concursos públicos.

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLuíDO 5%)

€ 6,40



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.dre.pt>
 Correio electrónico: dre @ incм.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



INCM

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
Força Vouga
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 50 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telefs. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa