

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
N° 76			
Session de 1935-1936			Zittingsjaar 1935-1936
	SEANCE du 22 Janvier 1936	VERGADERING van 22 Januari 1936	

PROJET DE LOI

approuvant la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) signées à Rome le 23 Novembre 1933.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Aux termes du paragraphe 1 de l'article 60 des Conventions Internationales relatives au transport par chemins de fer des marchandises, des voyageurs et des bagages signées à Berne le 23 octobre 1924 et qui furent approuvées par la loi belge du 25 juin 1926 « les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision des Conventions au plus tard 5 ans après leur mise en vigueur ».

Cette réunion remise à plusieurs reprises s'est tenue à Rome en octobre et novembre 1933.

Des délégués de 27 Etats ont pris part à ce travail.

Conscients de la nécessité de maintenir et de fortifier les bases de ce statut international qui a subi l'épreuve du temps, ces délégués n'ont retenu parmi les multiples suggestions présentées que celles qui comblaient de réelles lacunes ou accentuaient la responsabilité du transporteur à l'égard des voyageurs, des expéditeurs et des destinataires.

Les modifications suivantes doivent seules retenir l'attention :

A. — *Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages (C. I. V.).*

1. La durée des billets tant simples qu'aller et retour a été augmentée.

2. Les tarifs internationaux ne devront plus être publiés que dans les pays auxquels appartiennent les administrations de départ et d'arrivée.

3. L'indemnité due par le chemin de fer en cas de perte totale ou partielle des bagages a été doublée.

WETSONTWERP

tot goedkeuring der Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (I. O. R.) en der Internationale Overeenkomst betreffende het goederen vervoer per spoorweg (I. O. G.), op 23 November 1933 te Rome ondertekend.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Luidens paragraaf 1 van artikel 60 der Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer per spoorweg van goederen, reizigers en reisgoed, geteekend te Bern den 23^o October 1924 en die werden goedgekeurd door de Belgische wet van 25 Juni 1926, « vergaderen de afgevaardigden der contracteerende Staten voor de herziening der Overeenkomsten uiterlijk vijf jaar na dezer inwerkingtreding ».

Deze herhaaldelijk uitgestelde vergadering werd te Rome gehouden in October en November 1933.

Afgevaardigden van 27 Staten hebben aan hare werkzaamheden deelgenomen.

Bewust van de noodzakelijkheid de grondslagen van dit internationaal statuut, dat den toets van den tijd heeft doorstaan, te handhaven en te verstevigen, hebben deze afgevaardigden onder de talrijke ingediende voorstellen slechts diegene aangehouden die wezenlijke leemten aanvulden of waardoor de verantwoordelijkheid van den vervoerder ten opzichte van de reizigers, de verzenders en de geadresseerden verscherpt werd.

Alleen aan de volgende wijzigingen dient eenige aandacht gewijd :

A. — *Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed (I. O. R.).*

1. De geldigheidsduur der biljetten, zoowel enkele als heen en terug, werd verhoogd.

2. De internationale tarieven moeten enkel nog bekendgemaakt worden in de landen waartoe de besturen van vertrek en van aankomst behooren.

3. De vergoeding door den spoorweg verschuldigd bij geheel of gedeeltelijk verlies van reisgoed werd verdubbeld.

G.

B. — *Convention concernant le transport des marchandises (C. I. M.).*

1. Des lettres de voiture d'un modèle réduit peuvent être utilisées dans certains trafics de pays limitrophes.

2. Les tarifs internationaux ne devront plus être publiés que dans les pays auxquels appartiennent les administrations de départ et d'arrivée.

3. Les délais de livraison ont été réduits.

4. Les remboursements grevant les envois doivent être payés à l'expéditeur au plus tard six semaines après leur encaissement auprès du destinataire.

5. L'expéditeur est autorisé à inscrire en lettre de voiture ses instructions pour le cas où un empêchement au transport se produirait.

6. L'indemnité à payer par le chemin de fer en cas de perte ou d'avarie est doublée.

7. En cas de réexpédition sans rompre charge, l'action de l'ayant droit demeure ouverte aussi longtemps que la marchandise n'a pas été livrée au dernier destinataire.

8. La Convention permet qu'il soit dérogé à ses dispositions pour les transports suivants :

1° Transports effectués partie par air, partie par fer;

2° Transports avec document de transport négociable;

3° Transports à livrer contre remise du duplicata de la lettre de voiture;

4° Transports de journaux;

5° Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;

6° Transports d'après de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid.

9. Un règlement a été élaboré pour la circulation de wagons particuliers. Ce règlement ne diffère guère de celui actuellement applicable.

10. Le franc-or a été défini comme suit :

11/31 gramme d'or au titre de 0.900.

En résumé les nouvelles Conventions nées de la Conférence de Rome ont conservé tout ce qui avait heureusement subi l'épreuve de l'expérience; elles apportent au public de nouvelles facilités, aux chemins de fer et à leurs grandes unions internationales, de nouvelles possibilités d'action.

C'est donc en toute confiance que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi approuvant ces Conventions.

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

Le Ministre des Transports,

B. — *Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen (I. O. G.).*

1. Vrachtbrieven van verkleind model mogen gebruikt worden voor bepaalde soorten vervoer tusschen aangrenzende landen.

2. De internationale tarieven moeten enkel nog bekendgemaakt worden in de landen waartoe de besturen van vertrek en van aankomst behooren.

3. De leveringstermijnen werden ingekort.

4. De terugbetalingen waarmede de zendingen belast zijn moeten aan den afzender uitbetaald worden uiterlijk zes weken na de inning van het bedrag bij den geadresseerde.

5. De afzender mag in den vrachtbrief onderrichtingen geven voor het geval een stoornis zich in het vervoer voor doet.

6. De schadevergoeding door den spoorweg bij verlies of beschadiging te betalen wordt verdubbeld.

7. Ingeval de goederen opnieuw ten vervoer worden aangeboden zonder overlading, vervalt de rechtsvordering van den rechthebbende niet, zoolang de goederen niet aan den laatsten geadresseerde afgeleverd werden.

8. De Overeenkomst laat toe dat van hare bepalingen wordt afgeweken voor de volgende zendingen :

1° Zendingen gedaan gedeeltelijk door de lucht, gedeeltelijk per spoor;

2° Zendingen met een verhandelbaar vervoerdocument;

3° Zendingen af te leveren tegen afgifte van het duplicaat van den vrachtbrief;

4° Zendingen dagbladen;

5° Zendingen goederen bestemd voor jaarbeurzen of tentoonstellingen;

6° Zendingen ladingsbehoeftigheden en zendingen beschuttingsmiddelen tegen warmte en koude.

9. Een reglement werd opgemaakt voor het vervoer van particuliere wagens. Dit reglement verschilt geenszins van datgene hetwelk thans toepasselijk is.

10. De goudfrank werd bepaald als volgt :

10/31 gram goud van een gehalte van 0.900.

Kortom, de nieuwe Overeenkomsten gesproken uit de Conferentie te Rome, hebben alles behouden wat op afdoende wijze den toets der ondervinding had doorstaan; zij verschaffen aan het publiek nieuwe faciliteiten en aan de spoorwegen en hunne groote internationale unies nieuwe mogelijkheden voor hunne werking.

Het is dus in volle vertrouwen dat wij de eer hebben het wetsontwerp tot goedkeuring dezer Overeenkomsten aan uwe beraadslagingen te onderwerpen.

*De Minister van Buitenlandsche Zaken
en Buitenlandschen Handel,*

P. VAN ZEELAND.

De Minister van Verkeerswezen,

P.-H. SPAAK.

PROJET DE LOI

LEOPOLD III,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), signées à Rome le 23 novembre 1933 sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 janvier 1936.

WETSONTWERP

LEOPOLD III,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandschen Handel en van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN .

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandschen Handel is er mee belast in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen dat luidt als volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (I. O. R.), en de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (I. O. G.), op 23 November 1933 te Rome ondertekend, zullen hunne geheele en volledige uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 21 Januari 1936.

LEOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

P. VAN ZEELAND.

Le Ministre des Transports,

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Buitenlandsche Zaken
en Buitenlandschen Handel,*

De Minister van Verkeerswezen,

P.-H. SPAAK.

CONVENTION INTERNATIONALE

**concernant le transport des marchandises
par Chemins de fer (C. I. M.)**

L'Allemagne, l'Autriche, La Belgique, La Bulgarie, le Danemark, la ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, La Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie, avec la participation des délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer signée à Berne le 23 octobre 1924 en conformité de l'art. 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER.**OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION****ARTICLE 1.**

*Chemins de fer et transports
auxquels s'applique la Convention.*

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention :

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur appli-

INTERNATIONALE OVEREENKOMST

betreffende het goederenvervoer per spoorweg (I. O. G.)

Duitschland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Denemarken, de vrije stad Dantzig, Spanje, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Liechtenstein, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Polen, Roemenië, Zweden, Zwitserland, Tsjechoslowakije, Turkije, Yoegoslavië. met deelneming van de Afgevaardigden der Regeeringscommissie van het Saarbekkengebied, de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 23 October 1924 te Bern ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg te herzien, overeenkomstig artikel 60 dier Overeenkomst, hebben besloten daartoe eene nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeengekomen :

TITEL I.**DOEL EN DRAAGWIJDTE VAN DE OVEREENKOMST.****ARTIKEL 1.**

*Spoorwegen en zendingen, waarop de Overeenkomst
van toepassing is.*

§ 1. Deze Overeenkomst is van toepassing op alle goederenzendingen, welke niet een rechtstreekschen vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden voor trajecten, gelegen op het grondgebied van ten minste twee der verdragssluitende Staten, voor zoover die zendingen uitsluitend plaats hebben over de lijnen, welke in de overeenkomstig artikel 58 dezer Overeenkomst opgestelde lijst zijn vermeld.

§ 2. Van de toepasselijkheid van deze Overeenkomst zijn echter uitgesloten :

1° De zendingen, waarvan de punten van vertrek en aankomst zijn gelegen op het grondgebied van eenzelfde Staat en die het grondgebied van een anderen Staat slechts transiteeren :

a) wanneer de lijnen, waarover het transit-vervoer plaats heeft, geëxploiteerd worden door een Spoorweg, behoorende tot den Staat van vertrek;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen, waarover het transit-vervoer plaats heeft, niet geëxploiteerd worden door een Spoorweg, behoorende tot den Staat van vertrek, indien de betrokken Spoorwegen bijzondere schikkingen hebben getroffen, krachtens welke deze zendingen niet als internationaal worden aangemerkt.

2° De zendingen tusschen stations van twee aangrenzende Staten, indien het vervoer over het geheele traject door Spoorwegen van een dezer Staten wordt bewerkstelligd, onder voorwaarde evenwel, dat de afzender door de keuze van het vrachtbriefformulier aanspraak maakt op toepas-

cable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

ARTICLE 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

ARTICLE 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport aux conditions de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues au § 2 de l'article 4 :

1^o les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2^o les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des Chemins de fer à emprunter;

3^o les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des Etats à emprunter;

4^o sauf exceptions indiquées dans l'Annexe I à la présente Convention :

A. Les matières sujettes à explosion, savoir :

a) Explosifs de mines ou de tir;

sing van de binnenlandsche reglementaire bepalingen, welke voor deze Spoorwegen gelden, en mits geen dezer Staten zich hiertegen verzet.

ARTIKEL 2.

Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer.

§ 1. Behalve Spoorwegen kunnen in de in artikel 1 bedoelde lijst ook geregelde automobioldiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven, voor zoover zij aan een spoorwegtraject aansluiten en internationaal vervoer bewerkstelligen onder de verantwoordelijkheid van een der verdragsluitende Staten of van een in de lijst opgenomen Spoorweg.

§ 2. De ondernemers van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten, welke voor de Spoorwegen uit deze Overeenkomst voortvloeien, met inachtneming van de afwijkingen, welke uit het verschil in vervoerwijze noodzakelijk voortspruiten. Deze afwijkingen kunnen evenwel geen inbreuk maken op de bepalingen van deze Overeenkomst omtrent aansprakelijkheid.

§ 3. Elke Staat, die een der in § 1 bedoelde lijnen in de lijst wenscht te doen opnemen, moet er voor zorgen, dat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden openbaar gemaakt.

§ 4. Voor internationale zendingen, waarbij zoowel van den Spoorweg als van andere dan de in § 1 genoemde vervoermiddelen wordt gebruik gemaakt, kunnen de Spoorwegen, ten einde rekening te houden met de bijzonderheden van elke wijze van vervoer, in overleg met de betrokken vervoerondernemingen tariefregelingen treffen, waarbij een van deze Overeenkomst afwijkende rechtsregeling wordt toegepast. Zij mogen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan bij deze Overeenkomst is voorzien.

ARTIKEL 3.

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

Van het vervoer volgens de bepalingen van deze Overeenkomst zijn, behoudens de afwijkingen vermeld in artikel 4 § 2, uitgesloten :

1^o voorwerpen, waarvan het vervoer, zij het ook slechts op het gebied van één der te doorloopen Staten, aan de postadministratie is voorbehouden;

2^o voorwerpen, welke zich door hunne afmetingen, hun gewicht of hunne gesteldheid niet leenen voor het verlangde vervoer, zulks met het oog op de inrichting of het materieel van een of meer der te doorloopen Spoorwegen;

3^o voorwerpen, waarvan het vervoer op grond van wettelijke bepalingen of maatregelen van openbare orde verboden mocht zijn op het grondgebied van een of meer der te doorloopen Staten;

4^o behoudens de uitzonderingen, genoemd in Bijlage I van deze Overeenkomst :

A. ontplofbare stoffen, te weten :

a) Springstoffen en buskruit;

- b) Munitions;
- c) Inflammateurs et pièces d'artifice;
- d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée;

C. Les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

ARTICLE 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après :

- 1° les objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- 2° les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :

a) le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les Chemins de fer participant au transport;

b) les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

c) le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

3° les véhicules de chemin de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un Chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

4° les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après :

a) les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre Chemins de fer;

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

5° les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au trans-

b) Munitie;

c) Ontstekingsmiddelen en vuurwerkartikelen;

d) Samengeperste, vloeibaar gemaakte en onder druk ontlede gassen;

e) Stoffen, die in verbinding met water ontvlambare of verbranding bevorderende gassen ontwikkelen;

B. voor zelfontbranding vatbare stoffen;

C. walgingwekkende stoffen of stoffen die gevaar voor besmetting opleveren.

ARTIKEL 4.

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen.

§ 1. De hierna aangeduide voorwerpen worden onder de volgende voorwaarden ten vervoer met internationalen vrachtbrief toegelaten :

- 1° de in Bijlage I van deze Overeenkomst aangeduide voorwerpen onder de daar vastgestelde voorwaarden;
- 2° lijken onder de volgende voorwaarden :

a) het vervoer moet als ijlgoed geschieden onder de hoede van een geleider, tenzij verzending als vrachtgoed of zonder geleider op alle bij het vervoer betrokken Spoorwegen is toegestaan;

b) de vervoerkosten moeten bij de afzending worden voldaan;

c) het vervoer is onderworpen aan de wetten en politie-reglementen van elken Staat, tenzij het is geregeld bij bijzondere Overeenkomsten tusschen verschillende Staten;

3° rollend spoorwegmaterieel wordt toegelaten onder voorwaarde, dat een Spoorweg er zich van vergewist, dat het behoorlijk kan lopen en dit staft door een opschrift op het voertuig of door een bijzonder getuigschrift; locomotieven, tenders en motorwagens moeten bovendien worden begeleid door een door den afzender aangewezen deskundige, die inzonderheid met het smeren is belast;

4° levende dieren worden toegelaten, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :

a) de zendingen levende dieren moeten worden begeleid door een door den afzender aangewezen persoon, behalve bij kleine dieren, die in goedgesloten kooien, kisten, manden, enz. ten vervoer worden aangeboden; het geleide wordt echter niet vereischt, indien in de rechtstreeksche internationale tarieven of in tusschen de Spoorwegen gesloten overeenkomsten uitzonderingen zijn toegelaten;

b) de afzender moet zich gedragen naar de voorschriften van het veeartsenijkundig toezicht van de Staten van afzending, van bestemming en van doorvoer;

5° voorwerpen, welker lading of vervoer naar het gevoelen van den Spoorweg van afzending bijzondere moeilijkheden met het oog op de exploitatie-inrichtingen of het materieel van een of meer bij het vervoer betrokken Spoorwegen zou opleveren, worden slechts onder bijzondere, in elk geval te bepalen voorwaarden toegelaten.

§ 2. Twee of meer verdragsluitende Staten kunnen bij bijzondere schikkingen overeenkomen, hetzij, dat bepaalde ingevolge deze Overeenkomst uitgesloten voorwerpen onder

port international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I même.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission d'Experts les dispositions de l'Accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

Les Chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

ARTICLE 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

§ 1. — Tout Chemin de fer soumis à la présente Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que :

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que :

- a) le service sera suspendu en totalité ou en partie;
- b) certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;
- c) certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

zekere voorwaarden tot het internationaal vervoer tusschen deze Staten zullen worden toegelaten, hetzij dat de voorwerpen, genoemd in Bijlage I, onder minder strenge voorwaarden dan in die Bijlage voorgeschreven, zullen worden toegelaten.

Worden bij zulke bijzondere schikkingen voorwerpen ten vervoer toegelaten, welke krachtens de bepalingen van Bijlage I van het vervoer zijn uitgesloten, dan moeten die schikkingen ter kennis worden gebracht van het Centraal bureau voor het internationaal spoorwegvervoer, dat de bepalingen der bijzondere schikking, voor zoover zij die toelating betreffen, op de agenda van de eerstvolgende zitting der commissie van deskundigen plaatst, tenzij die bepalingen reeds door de commissie onderzocht en door haar verworpen zijn.

De Spoorwegen kunnen ook, door opneming in hunne tarieven van daartoe strekkende bepalingen, hetzij bepaalde van het vervoer uitgesloten voorwerpen toelaten, hetzij voor de voorwaardelijk toegelaten voorwerpen minder strenge voorwaarden stellen.

ARTIKEL 5.

Verplichting van den Spoorweg om te vervoeren.

§ 1. Elke aan deze Overeenkomst onderworpen Spoorweg is verplicht het vervoer van alle krachtens deze Overeenkomst ten vervoer toegelaten goederen overeenkomstig hare bepalingen te verrichten, mits :

- a) de afzender zich aan de bepalingen van deze Overeenkomst onderwerpt;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk zij;
- c) het vervoer niet wordt belet door omstandigheden, welke de Spoorweg niet vermijden noch verhelpen kon.

§ 2. De Spoorweg is slechts dan verplicht voorwerpen aan te nemen, waarvan het laden, overladen of lossen het gebruik van bijzondere inrichtingen eischt, wanneer de stations, waar deze verrichtingen moeten geschieden, over die inrichtingen beschikken.

§ 3. De Spoorweg is slechts verplicht zendingen aan te nemen, waarvan het vervoer zonder uitstel kan geschieden; de voorschriften, van kracht op het station van afzending, bepalen, in welke gevallen dit station verplicht is goederen, die niet aan deze voorwaarde voldoen, voorloopig in bewaring te nemen.

§ 4. De zendingen moeten worden verzonden in volgorde van de aanneming ten vervoer, behoudens het in de volgende paragraaf voorzien geval.

§ 5. Indien het openbaar belang of dwingende redenen van exploitatie zulks noodig maken, kan het bevoegd gezag beslissen, dat

- a) de dienst geheel of gedeeltelijk zal worden gestaakt;
- b) bepaalde zendingen tijdelijk van het vervoer zullen worden uitgesloten of slechts onder zekere voorwaarden ten vervoer zullen worden toegelaten;
- c) bepaalde zendingen tijdelijk den voorrang zullen hebben.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout Chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport.

ARTICLE 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'un au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand, ou en italien.

Le Chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur les annexes jointes à celles-ci soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le Chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc

Deze maatregelen moeten ter kennis van het publiek worden gebracht.

Elke Spoorweg kan zendingen weigeren, waarvan het vervoer door beperkingen van dezen aard zou worden verhinderd.

§ 6. Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel zal grond kunnen opleveren tot het instellen van eene vordering tot vergoeding van de daardoor ontstane schade.

TITEL II.

VERVOEROVEREENKOMST.

HOOFDSTUK I.

Vorm en voorwaarden van de vervoerovereenkomst.

ARTIKEL 6.

Inhoud en vorm van den vrachtbrief.

§ 1. De afzender moet voor elke onder deze Overeenkomst vallende internationale zending een vrachtbrief overeenkomstig het model van Bijlage II van deze Overeenkomst aanbieden.

Voor bepaalde soorten vervoer tusschen aangrenzende landen kan evenwel bij de tarieven een vrachtbriefformulier van kleinere afmeting worden voorgeschreven.

De vrachtbriefformulieren moeten gedrukt zijn op stevig, wit schrijfpapier; zij moeten voor ijlgood van twee ten minste één centimeter breede roode strooken aan den boven- en benedenrand der voor- en achterzijde zijn voorzien. Voor duplicaatvrachtbrieven mag ook lichtblauw papier worden gebezigd.

§ 2. — De internationale tarieven of de overeenkomsten tusschen Spoorwegen bepalen, in welke taal de vrachtbriefformulieren moeten worden gedrukt. Bij gebreke van bepalingen in tarieven of overeenkomsten moeten de vrachtbriefformulieren gedrukt worden in een der officiële talen van den Staat van afzending; bovendien moeten zij een Franschen, een Duitschen of een Italiaanschen tekst bevatten en tevens kunnen andere nuttig geachte vertalingen opgenomen worden.

Het door den afzender in te vullen gedeelte moet steeds in een der officiële talen van het land van verzending opgesteld zijn. Welke vertalingen bijgevoegd moeten worden, wordt bepaald in de internationale tarieven of in de bijzondere tusschen de Spoorwegen gesloten overeenkomsten. Bij gebreke hiervan moet de afzender eene Fransche, eene Duitsche of eene Italiaansche vertaling bijvoegen.

De Spoorweg kan eischen, dat de afzender voor zijne opgaven en verklaringen in den vrachtbrief en in de eventueel bijgevoegde bescheiden Latijnsche letterteekens gebruikt.

§ 3. — De met dikke lijnen omraamde gedeelten van het formulier moeten door den Spoorweg worden ingevuld, de andere door den afzender. De afzender moet de kolommen, welke hij niet invult, door een streep onbruikbaar maken.

§ 4. — Door het witte of roodomrande formulier van

ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les Chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchargées ou grattées ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires :

a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) la désignation du Chemin de fer expéditeur;

c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du Chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le Chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu d'indiquer : pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire; pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette annexe; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désigna-

den vrachtbrief te kiezen wordt aangewezen of het goed verzonden moet worden als vrachtgoed dan wel als ijlgoed. Behoudens bijzondere overeenkomst tusschen alle deelnemende Spoorwegen, wordt aan een verzoek om de verzending op een gedeelte van den af te leggen afstand als ijlgoed en op een ander gedeelte als vrachtgoed te doen geschieden, geen gevolg gegeven.

§ 5. — Het gebruik van vrachtbrieven, waarin over een woord is heengeschreven of waarin geradeerd is, alsook van vrachtbrieven, waarop strooken papier geplakt zijn, is niet geoorloofd. Doorhalingen worden slechts toegelaten, indien de afzender ze met zijne handteekening bekrachtigt en, voor wat betreft het getal of het gewicht der colli, de verbeterde hoeveelheden voluit in letters vermeldt.

§ 6. — De vermeldingen op den vrachtbrief moeten in onuitwisselbaar schrift geschreven of gedrukt zijn.

De navolgende gegevens zijn verplicht gesteld :

a) de plaats en de datum van opmaking van den vrachtbrief;

b) de aanduiding van den Spoorweg van afzending;

c) de aanduiding van den Spoorweg en van het station van bestemming, met alle nadere afzonderlijke aanduidingen, welke noodig zijn om elke verwisseling tusschen verschillende stations van dezelfde plaats of van plaatsen, welke denzelfden of een gelijksoortigen naam dragen, te voorkomen;

d) de naam en het adres van den geadresseerde. Als geadresseerde mag slechts één enkele persoon, firma of handelsnaam aangegeven worden. Het station van bestemming of de daar dienstdoende stationschef kan slechts als geadresseerde worden aangegeven, indien het desbetreffende tarief dit uitdrukkelijk toelaat. Adressen, welke niet den naam van den geadresseerde aangeven, zooals : « aan de order van » of « aan den houder van den duplicaat-vrachtbrief », zijn niet toegelaten;

e) de aanduiding van den aard van het goed, de opgave van het gewicht, of bij gebreke daarvan, een soortgelijke opgave overeenkomstig de voorschriften van den Spoorweg van afzending. Wanneer het den afzender volgens de wetten of reglementen van het land van afzending geoorloofd is zijne goederen zonder opgave van het gewicht of van eene daarvoor in de plaats tredende vermelding in den vrachtbrief aan te bieden, wordt het gewicht of die vermelding door den Spoorweg van afzending ingevuld. Voorts moeten worden opgegeven : bij stukgoed, het aantal, de wijze van verpakking, de merken, de nummers, of, bij gebreke daarvan, de vermelding, dat het adres van den afzender op de colli voorkomt; voor zendingen, waarvan de zorg voor het laden op den afzender rust, de soort, het nummer en de eigendomsmerken van den wagon. De goederen moeten als volgt aangeduid worden : die welke voorkomen in Bijlage I, met den naam, welke daaraan in die Bijlage is gegeven; de overige goederen, indien de afzender de toepassing van een bepaald tarief verlangt, met den naam, waarmede ze in dat tarief zijn aangeduid, en in alle andere gevallen met de in verband met hunnen aard in den handel gebruikelijke benaming.

Indien de voor de omschrijving van de goederen op den vrachtbrief aanwezige ruimte niet voldoende is, moeten

tion des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme déposées dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes :

h) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2);

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus au § 10 de l'article 11 et à l'article 34.

k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35;

l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17;

m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le Chemin de fer, comme il est dit à l'article 19;

n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

o) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

deze aanwijzingen geschieden op zorgvuldig aan den vrachtbrief gehechte en door den afzender ondertekende bladen, welke van gelijke grootte moeten zijn als de vrachtbrief. Op den vrachtbrief moet naar deze bladen worden verwezen. Wordt het totaal-gewicht van zulk eene zending aangegeven, dan moet dit op den vrachtbrief zelf worden ingevuld;

f) de volledige opsomming van de door de douane, het octrooi, het fiscaal-, politie- en ander ambtelijk gezag geëischte bescheiden, welke bij den vrachtbrief zijn gevoegd, of welke zijn vermeld als in bewaring gegeven op een nader aangeduid station, op een douanekantoor of op een ander officieel kantoor;

g) de ondertekening door den afzender alsook de vermelding van zijn naam, zijn voornaam en zijn volledig adres, desgewenscht aangevuld met zijn telegram- en telefoonadres. De ondertekening mag gedrukt of door den stempel van den afzender vervangen zijn, indien de op het station van afzending geldende wetten en reglementen dit vooroorloven. Als afzender mag slechts één enkele persoon, firma of handelsnaam op den vrachtbrief voorkomen.

De vrachtbrief moet bovendien, naar gelang der omstandigheden, alle overige in deze Overeenkomst bedoelde gegevens bevatten, inzonderheid :

h) de vermelding « station restante » of de vermelding « aan huis af te leveren », indien althans deze laatste wijze van aflevering op het station van bestemming wordt toegepast (artikel 16, § 2);

i) het verzoek om zekere tarieven, inzonderheid speciale of uitzonderingstarieven als bedoeld in artikel 11, § 10 en in artikel 34 toe te passen;

k) het bedrag van het overeenkomstig artikel 35 aangegeven belang bij de aflevering;

l) de vermelding van de kosten, welke de afzender voor zijne rekening neemt, overeenkomstig de bepalingen van artikel 17;

m) het bedrag van het remboursement, waarmede het goed belast is en van de overeenkomstig artikel 19 door den Spoorweg aangenomen voorschotten;

n) den verlangden vervoerweg en de aanwijzing van de stations, waar de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten vervuld moeten worden;

o) de gegevens voor de behandeling door de douane, het octrooi, het fiscaal-, politie- en ander ambtelijk gezag, overeenkomstig artikel 15.

§ 7. — Andere verklaringen mogen in den vrachtbrief slechts worden opgenomen, indien zij bij de wetten en reglementen van een Staat of bij de tarieven zijn voorgeschreven of toegelaten en niet strijdig zijn met deze Overeenkomst.

Het is verboden den vrachtbrief door andere stukken te vervangen, of daaraan andere dan de bij deze Overeenkomst of bij de tarieven voorgeschreven of toegelaten bescheiden toe te voegen. De afzender moet nochtans, indien dit door de op het station van afzending geldende wetten en reglementen is voorgeschreven, behalve den vrachtbrief, een stuk opmaken, dat bestemd is om in het bezit van den Spoorweg te blijven om hem tot bewijs te strekken van de overeenkomst van vervoer.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la maintenance incombe au Chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple :

- « Envoi de N. »;
- « Par ordre de N. »;
- « A la disposition de N. »;
- « Pour être réexpédié à N. »;
- « Assuré auprès de N. »;
- « Pour la ligne de navigation N. ou le navire N. »;
- « Provenant de la ligne de navigation N. ou du navire N. »;
- « Pour la ligne de service automobile N. »;
- « Provenant de la ligne de service automobile N. »;
- « Pour la ligne aérienne N. »;
- « Provenant de la ligne aérienne N. »;
- « Pour l'exportation à destination de N. ».

ARTICLE 7.

*Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture.
Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge.*

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture

§ 8. — Het is verboden in eenzelfde vrachtbrief goederen op te nemen, welke niet kunnen worden samengeladen zonder ongerief te veroorzaken of inbreuk te maken op de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- of andere ambtelijke voorschriften.

§ 9. De goederen, welke door den afzender geladen moeten worden, moeten vergezeld zijn van afzonderlijke vrachtbrieven, geen voorwerpen behelzende, waarvan de behandeling door den Spoorweg moet plaats vinden.

Eveneens moeten afzonderlijke vrachtbrieven opge maakt worden voor de in artikel 4 aangeduide goederen, voor zoover deze niet onderling of met andere goederen samengeladen mogen worden.

§ 10. — Eenzelfde vrachtbrief mag slechts betrekking hebben op eene enkele wagenlading, behalve voor zooveel betreft ondeelbare voorwerpen, waarvoor meer dan één wagen noodig is. Dit voorschrift geldt niet, indien de bijzondere voorschriften voor het betrokken verkeer of de toe te passen tarieven de verzending van meer dan een wagen met eenzelfde vrachtbrief voor den geheelen vervoer-afstand toelaten.

§ 11. — De afzender mag aan den onderkant van de achterzijde van den vrachtbrief, bij wijze van eenvoudige inlichting voor den geadresseerde en zonder dat daaruit eenigerlei verplichting of verantwoordelijkheid voor den Spoorweg voortvloeit, aanduidingen opnemen, welke op de zending betrekking hebben, zooals b. v.

- « Zending van N »;
- « In opdracht van N »;
- « Ter beschikking van N »;
- « Ter doorzending aan N »;
- « Verzekerd bij N »;
- « Voor de scheepvaartlijn N. of voor het schip N »;
- « Afkomstig van de scheepvaartlijn N. of uit het schip N »;
- « Voor de automobiellijn N »;
- « Afkomstig van de automobiellijn N »;
- « Voor de luchtlijn N »;
- « Afkomstig van de luchtlijn N »;
- « Voor uitvoer naar N ».

ARTIKEL 7.

*Verantwoordelijkheid voor de opgaven in den vrachtbrief.
Boeten. Maatregelen te nemen bij overbelasting.*

§ 1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid der van zijnentwege in den vrachtbrief opgenomen aanduidingen en verklaringen; hij draagt alle gevolgen, welke mochten voortvloeien uit de omstandigheid, dat die verklaringen of aanduidingen onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig zijn of op eene andere dan de voor elk harer daarvoor bestemde plaats zijn vermeld; is die plaats ontoereikend, dan moet een aldaar door den afzender aangebrachte aanduiding verwijzen naar de plaats op den vrachtbrief waar de verdere vermeldingen zijn opgenomen.

§ 2. — De Spoorweg heeft te allen tijde het recht te onderzoeken, of de zending overeenstemt met de opgaven

et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Le Chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane, d'octroi, d'autorités fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le Chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le Chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — En cas soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4° de l'article 3, ou de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'Annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit :

a) En cas soit de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3, ou des marchandises dénommées à l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est la suivante :

in den vrachtbrief en of de in Bijlage I voorgeschreven veiligheidsmaatregelen in acht genomen zijn.

Wordt eene zending op haren inhoud onderzocht, dan moet, naar gelang dit onderzoek op het station van afzending of op dat van bestemming plaats heeft, de afzender of de geadresseerde worden opgeroepen om daarbij tegenwoordig te zijn. Indien de belanghebbende niet verschijnt of indien het onderzoek onderweg plaats heeft, moet dit, voor zoover de wetten of reglementen van den Staat, waarin het onderzoek plaats vindt, niet anders voorschrijven, in tegenwoordigheid van twee niet tot den Spoorweg in betrekking staande getuigen geschieden. De Spoorweg mag slechts dan tot een onderzoek van den inhoud onderweg overgaan, wanneer de eischen der exploitatie of de douane-, fiscale-, politie- of andere ambtelijke voorschriften dit onvermijdelijk maken.

Is de uitkomst van het onderzoek niet in overeenstemming met de opgaven in den vrachtbrief, dan moet zulks daarop worden aangeteekend. Heeft het onderzoek op het station van afzending plaats, dan moet de aantekening ook op den duplicaatvrachtbrief worden geplaatst, indien de Spoorweg dezen in handen heeft. Ingeval de zending niet in overeenstemming is met de opgaven in den vrachtbrief, zullen de kosten van onderzoek, indien deze niet ter plaatse vereffend worden, ten laste worden gebracht van de zending.

§ 3. De wetten en reglementen van elken Staat regelen de voorwaarden, waaronder de Spoorweg gerechtigd of verplicht is om het gewicht der goederen of het aantal der colli, alsmede het werkelijke eigen gewicht der wagens te onderzoeken of te controleeren.

De Spoorweg is verplicht de bij de vaststelling van het gewicht, het aantal stuks en het werkelijk eigen gewicht van den wagen verkregen uitkomst in den vrachtbrief te vermelden.

§ 4. — Indien wagenladingen op eene weegbrug gewogen worden, wordt het gewicht vastgesteld door van het totaal gewicht van den beladen wagen het op den wagen aangegevoerde eigengewicht af te trekken, tenzij eene afzonderlijke weging van den ledigen wagen een afwijkend eigengewicht oplevert.

§ 5. — Ingeval, hetzij van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige opgaven of verklaringen, welke ten gevolge kunnen hebben, dat voorwerpen ten vervoer worden aangenomen, die hiervan krachtens artikel 3 onder 4°, zijn uitgesloten, of dat de zending voordeliger bevracht wordt, hetzij van niet inachtneming van de in Bijlage I voorgeschreven veiligheidsvoorschriften, of van overbelasting van een door den afzender beladen wagen, moet eene boete worden betaald, onverminderd de nabetaling zoowel van het vrachtverschil als, zoo daarvoor termen aanwezig zijn van de volledige vergoeding van mogelijke schade, alsmede de strafrechtelijke gevolgen.

De boete bedraagt :

a) Ingeval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige opgave van krachtens artikel 3 onder 4°, van het vervoer uitgesloten goederen of van de in Bijlage I genoemde goederen, of ingeval de in deze Bijlage voorgeschreven veiligheidsvoorschriften niet zijn opgevolgd, wordt de navolgende boete geheven :

Pour les marchandises exclues du transport
en vertu du 4° de l'article 3..... 15 francs.

Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I :

Classe I, groupe 1 a 15 francs.
Classe I, groupes 1 b, 1 c et 1 d 10 francs.

Classe I, groupe 1 e, et Classes II et III. 5 francs.
Classes IV, V. et VI 1 franc.

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moins élevées, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous la lettre a) du présent paragraphe, ou en général en cas de déclaration pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

c) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante :

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge.

e) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

Voor de krachtens artikel 3 onder 4°, van het vervoer
uitgesloten goederen 15 frank.

Voor de goederen genoemd in Bijlage I :

Klasse I, groep 1a 15 frank,
Klasse I, groepen 1b, 1c en 1d 10 frank,
Klasse I, groep 1e en

Klassen II en III 5 frank,
Klassen IV, V en VI 1 frank,

per kilogram bruto gewicht van het geheele collo.

Indien de voor het binnenlandsch verkeer geldende voorschriften van den Spoorweg, waarop de overtreding ontdekt wordt, lagere boeten voorzien, worden deze laatste geheven.

b) Ingeval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van den aard eener zending, welke andere dan de onder a) van deze paragraaf bedoelde goederen bevat, of in het algemeen in geval van eene aanduiding, volgens welke voor de zending op eenigerlei wijze een lager tarief zou kunnen worden berekend dan in werkelijkheid moet worden toegepast, is de boete gelijk aan het dubbele van het verschil tusschen den normaal geldenden vrachtprijs voor het onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig aangeduide goed van het station van afzending tot dat van bestemming en dien, welke had moeten geheven worden, indien de aanduiding regelmatig, nauwkeurig en volledig ware geweest.

Bestaat een zending uit goederen, voor welke uiteenlopende vrachtprijzen gelden en kan het gewicht van elke goederensoort afzonderlijk zonder bezwaar worden bepaald, dan wordt de boete volgens de voor iedere goederensoort geldenden vrachtprijs berekend, indien hierdoor de boete lager wordt.

c) Ingeval van te lage gewichtsopgave is de boete gelijk aan het dubbele van het verschil tusschen den vrachtprijs voor het aangegeven en het bevonden gewicht, van het station van afzending tot dat van bestemming.

d) Ingeval van overbelasting van een door den afzender geladen wagen bedraagt de boete het zesvoudige van den voor de zending geldenden vrachtprijs, berekend voor het gewicht, waarmede het maximum-draagvermogen is overschreden, van het station van afzending tot dat van bestemming. Overbelasting is aanwezig, wanneer het gewicht der lading het maximumdraagvermogen, zooals dit op de volgende wijze wordt bepaald, overschrijdt :

Wanneer op een wagen slechts één, de toelaatbare belasting aanduidend opschrift voorkomt, wordt dit geacht het normaal laadvermogen aan te geven; het maximum-draagvermogen is dan gelijk aan dit normaal laadvermogen, verhoogd met vijf percent.

Wanneer op een wagen twee opschriften voorkomen, geeft het laagste getal het normaal laadvermogen, het hoogste getal het maximum-draagvermogen aan.

e) Wordt voor eenzelfde wagen het gewicht te laag opgegeven en is hij tevens overbelast, dan worden de boeten voor beide overtredingen nevens elkander geheven.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due :

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le Chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le Chemin de fer;

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques;

e) en cas d'indication inexacte du poids (sans qu'il y ait surcharge), lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 8. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

ARTICLE 8.

*Conclusion du contrat de transport.
Duplicata de la lettre de voiture.*

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit

§ 6. — De overeenkomstig § 5 te heffen boeten worden ten laste van de zending gebracht, onverschillig waar de feiten zijn vastgesteld.

Indien de waarde van het goed niet voldoende is tot dekking van de boeten, of indien de geadresseerde het goed weigert, moet de afzender het ongedekte bedrag der boeten betalen.

§ 7. — De boete is niet verschuldigd :

a) bij onnauwkeurige gewichtsopgave, wanneer weging door den Spoorweg, volgens de voor het station van vertrek geldende voorschriften, verplicht is;

b) bij onnauwkeurige gewichtsopgave of bij overbelasting, indien de afzender in den vrachtbrief weging door den Spoorweg heeft verzocht;

c) bij eene tijdens het vervoer ten gevolge van weersinvloeden ingetreden overbelasting, indien de afzender aan toont, dat hij bij de belading van den wagon de op het station van afzending geldende voorschriften heeft opgevolgd;

d) bij eene gedurende het vervoer ingetreden gewichtstoename zonder overbelasting, indien de afzender aan toont, dat deze gewichtstoename aan weersomstandigheden moet worden toegeschreven;

e) bij onjuiste gewichtsopgave (zonder overbelasting), indien het verschil tusschen het in den vrachtbrief aangegeven en het vastgestelde gewicht niet meer bedraagt dan twee ten honderd van het aangegeven gewicht.

§ 8. — Indien overbelasting van een wagon door het station van afzending of door een tussenstation vastgesteld wordt, kan het overschietende deel der lading uit den wagon worden verwijderd, ook wanneer voor het heffen van boete geen aanleiding bestaat. Zoo noodig wordt de afzender, door tussenkomst van het station van afzending, onverwijld uitgenoodigd te willen mededeelen, op welke wijze hij over het overschot der lading wenscht te beschikken.

De vrachtprijs voor het overschietende deel der lading wordt voor den afgelegden afstand naar het voor de hoofdlading toegepaste tarief berekend, zoo noodig vermeerderd met de in § 5 hiervoren bedoelde boete; bij lossing wordt losloon berekend volgens het tarief der bijkomende kosten van den Spoorweg, waar de lossing geschiedt.

Indien de afzender voorschrijft het overschietende deel der lading terug of door te zenden, geschiedt dit als afzonderlijke zending.

ARTIKEL 8.

*Sluiten van de vervoerovereenkomst.
Duplicaat-vrachtbrief.*

§ 1. — De vervoerovereenkomst is gesloten, zoodra het station van afzending het goed met den vrachtbrief ter verzending heeft aangenomen. Het station van afzending stelt de aanneming vast door den vrachtbrief van zijn datumstempel te voorzien.

§ 2. — Afstempeling van den vrachtbrief moet geschieden onmiddellijk nadat alle op een vrachtbrief vermelde goederen volledig aangebracht en de voor rekening van den afzender komende kosten betaald zijn. Deze stempeling moet,

avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le Chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

ARTICLE 9.

Tarifs. Interdiction de traités particuliers.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt après leur publication.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions du § 4 de l'article 6 et de l'article 11.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

§ 3. — Tout traité particulier qui aurait pour effet d'ac-

zoo de afzender dit verlangt, in zijne tegenwoordigheid geschieden.

§ 3. — Na stempeling strekt de vrachtbrief tot bewijs van de vervoerovereenkomst.

§ 4. — Met betrekking echter tot de goederen, waarvan de lading, krachtens de tarieven of krachtens met den afzender getroffen regelingen, voor zoover zulke regelingen op het station van afzending zijn toegelaten, op den afzender rust, strekken de opgaven in den vrachtbrief betreffende het gewicht of het aantal der colli slechts dan als bewijs tegen den Spoorweg, indien deze de zending heeft nagevogen of nageteld, en dit op den vrachtbrief heeft vastgesteld.

§ 5. — De Spoorweg is verplicht de ontvangst van het goed en den datum van aanneming ten vervoer door het afdrukken van den datumstempel op den duplicaat-vrachtbrief, welke door den afzender tegelijk met den vrachtbrief moet worden aangeboden, te bevestigen.

Dit duplicaat heeft noch de waarde van den vrachtbrief, welke de zending vergezelt, noch van een connossement.

ARTIKEL 9.

Tarieven. Verbod van bijzondere overeenkomsten.

§ 1. — De vrachtprijzen en de bijkomende kosten worden berekend volgens de in elken Staat rechtens van kracht zijnde en behoorlijk aangekondigde tarieven.

Internationale tarieven behoeven slechts in die Staten te worden aangekondigd, welker Spoorwegen als spoorwegen van vertrek en aankomst daarbij betrokken zijn.

Verhooging van internationale tarieven en andere maatregelen, welke verzwarende van de vervoervoorwaarden dezer tarieven tengevolge hebben, treden niet eerder dan 15 dagen na hare aankondiging in werking.

De tarieven moeten alle gegevens bevatten, welke noodig zijn voor de berekening van de vrachtprijzen en de bijkomende kosten, en zoo noodig de voorwaarden vermelden, waaronder met de valuta zal worden rekening gehouden.

§ 2. — De tarieven moeten alle bijzondere bepalingen vermelden, welke op de verschillende vervoerwijzen betrekking hebben en meer in het bijzonder moet daaruit blijken, voor welke vervoercategorie die tarieven gelden. Indien een Spoorweg voor alle of voor bepaalde goederen, dan wel voor zekere trajecten, een tarief met slechts één vervoercategorie heeft ingevoerd, kan dit tarief zowel op het vervoer met witten vrachtbrief, als op dat met vrachtbrief met roode randen worden toegepast, zulks onder de voorwaarden in zake den leveringstermijn, welke voor den in aanmerking komenden vrachtbrief voortvloeien uit de bepalingen van artikel 6, § 4, en van artikel 11.

De tarieven moeten voor alle belanghebbenden op gelijke wijze worden toegepast. Hunne voorwaarden zijn geldig voor zoover zij niet strijdig zijn met deze Overeenkomst, anders worden zij beschouwd nietig en van onwaarde te zijn.

§ 3. — Elke bijzondere overeenkomst, strekkende om

corder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des prix de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Le montant des surtaxes ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

ARTICLE 10.

Calcul des taxes. Itinéraires

Pour le calcul des taxes et la détermination des itinéraires les règles suivantes doivent être observées :

a) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les prix de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le Chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues au § 2 de l'article 17, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres a) et c) ci-dessus, il existe un tarif direct international entre la gare

aan een of meer afzenders eene verlaging op de tariefprijzen te verleen, is uitdrukkelijk verboden en van rechtswege nietig.

Nochtans zijn vrachtverlagingen toegestaan, welke behoorlijk aangekondigd zijn en gelijkelijk voor iedereen onder dezelfde voorwaarden gelden, alsook die, welke worden verleend of voor den dienst van den Spoorweg, of voor den dienst der openbare besturen, of ten bate van liefdadige doeleinden.

§ 4 — Ten bate van de Spoorwegen mogen, boven de in de tarieven aangegeven vrachtprijzen en de onderscheidene bijkomende kosten, geen andere bedragen geheven worden dan de door hen gedane uitgaven, zooals douane-, fiscale- en politierechten, niet in het tarief aangegeven kosten voor het vervoer per as van het eene station naar het andere, kosten voor herstelling van de uit- en inwendige verpakking van het goed, welke voor het behoud noodig zijn, en andere soortgelijke uitgaven. Deze kosten moeten behoorlijk vastgesteld en afzonderlijk op den vrachtbrief berekend worden, terwijl de bewijsstukken moeten worden bijgevoegd. Indien de verplichting tot betaling van deze kosten op den afzender rust, moeten de bewijsstukken niet met den vrachtbrief aan den geadresseerde worden afgeleverd, maar den afzender met de kostenberekening overeenkomstig artikel 17 overhandigd worden.

Het bedrag der boeten en de reden van hunne heffing moeten op den vrachtbrief worden vermeld.

ARTIKEL 10.

Vrachtberekening. Routevoorschriften.

Voor de berekening van den vrachtprijs en de bepaling van de te volgen route moeten de navolgende voorschriften worden in acht genomen :

a) Indien de afzender op den vrachtbrief de te volgen route heeft voorgeschreven, wordt de vracht over deze route berekend.

De aanwijzing van de stations, waar de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten moeten worden verduid, wordt met een routevoorschrift gelijkgesteld.

b) Indien de afzender in den vrachtbrief alleen een voorschrift betreffende de toe te passen tarieven heeft gegeven, past de Spoorweg deze tarieven toe, voor zoover het voorschrift voldoende is om de stations te bepalen, tussehen welke de verlangde tarieven moeten worden toegepast. De Spoorweg kiest uit de routes, waarvoor deze tarieven op den dag van sluiting der vervoerovereenkomst geldig zijn, die, welke hij voor den afzender het voordeeligst acht.

c) Indien de afzender in den vrachtbrief de vooruitbetaling van den vrachtprijs tot een tussenstation, overeenkomstig artikel 17, § 2, heeft voorgeschreven, kiest de Spoorweg uit de routes, waarin het aangewezen tussenstation gelegen is, die, welke hij voor den afzender het voordeeligst acht. De vervoerkosten worden over de door den Spoorweg gekozen route berekend.

d) Indien in de vorenstaande onder a) en c) genoemde gevallen een rechtstreeksch internationaal tarief bestaat

expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendu sous la lettre a) ou entre la gare expéditrice et celle qui est indiquée sous la lettre c), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complètement l'itinéraire ou les tarifs ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le Chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettre de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et, autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplies.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'itinéraire revendu par l'expéditeur ou choisi par le Chemin de fer.

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés au § 5 de l'article 5 et au § 1 de l'article 23, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition :

1° que les prix de transport et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux prix et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué;

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre que celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux lettres b), c) et e) le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

i) Si le Chemin de fer, en exécution des dispositions de la lettre d) et du deuxième alinéa de la lettre e) ci-dessus, a appliqué un tarif direct international comportant une taxe plus élevée que celle que l'on obtient, sur le même parcours, par la soudure d'autres tarifs et si les conditions d'application de ces derniers tarifs sont remplies, le Chemin de fer est tenu de rembourser la différence en plus à la demande de l'ayant droit.

ARTICLE 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants :

tussen het station van afzending en dat van bestemming op de volgens a) voorgeschreven route of tussen het station van afzending en dat onder c) genoemd, wordt dit tarief toegepast, mits op het tijdstip van verzending de toepasselijkheid niet afhankelijk is gesteld van voorwaarden, waaraan niet zou worden voldaan.

e) Indien de door den afzender gegeven aanwijzingen niet voldoende zijn om de vervoerroute of de tarieven volkomen nauwkeurig te bepalen, of indien sommige dezer aanduidingen onderling strijdig zijn, kiest de Spoorweg de vervoerroute of de tarieven, welke hij voor den afzender het voordeligst acht. Met betrekking tot de onder a), alinea 2, bedoelde stations gedraagt de Spoorweg zich steeds naar de opgaven in den vrachtbrief en, zoover mogelijk, naar de overige voorschriften van den afzender.

Indien echter tussen het station van afzending en dat van bestemming een rechtstreeksch internationaal tarief bestaat, wordt dit tarief toegepast, mits de daarbij vastgestelde vervoerroute eventueel strookt met de voorschriften van den vrachtbrief omtrent de stations, bedoeld onder letter a), alinea 2, en de toepasselijkheid niet afhankelijk is van andere voorwaarden, waaraan niet zou worden voldaan.

f) In alle bovengenoemde gevallen worden de termijnen berekend over de door den afzender verlangde of door den Spoorweg gekozen vervoerroute.

g) De Spoorweg mag, buiten de in artikel 5, § 5, en artikel 23, § 1, bedoelde gevallen, het vervoer niet over eene andere dan de door den afzender voorgeschreven route bewerkstelligen, tenzij :

1° de vrachtprijzen en de leveringstermijnen niet hooger zijn dan die, berekend over de door den afzender aangewezen route;

2° de vervulling van de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten alsook het drenken en voederen van levende dieren altijd op de door den afzender aangewezen stations plaats vinden.

Indien de verzending over eene andere dan de door den afzender voorgeschreven route plaats vindt, moet deze hiermede in kennis worden gesteld.

h) In de onder b), c) en e) genoemde gevallen is de Spoorweg slechts in geval van opzet of grove schuld verantwoordelijk voor de schade, welke het gevolg is van de keuze der vervoerroute of van de tarieven.

i) Heeft de Spoorweg ter uitvoering van de bepalingen onder d) en e), tweede alinea, een rechtstreeksch internationaal tarief toegepast, op grond waarvan een hoogere vracht verschuldigd is dan die, welke over denzelfden vervoerweg door aansluiting van andere tarieven wordt verkregen, en is aan de voorwaarden van laatstbedoelde tarieven voldaan, dan is de Spoorweg verplicht het te veel gehevene op vordering van den rechthebbende terug te betalen.

ARTIKEL 11.

Leveringstermijnen.

§ 1. — De leveringstermijnen mogen de volgende maxima niet overschrijden :

a) pour la grande vitesse :

1° délai d'expédition	1 jour;
2° délai de transport, par fraction indivisible de 300 kilomètres de distance d'application des tarifs	1 jour;

b) pour la petite vitesse :

1° délai d'expédition	1 jour;
2° délai de transport, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application des tarifs	1 jour;

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les Chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

a) pour les transports qui empruntent :

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,

soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

b) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :

soit un développement anormal du trafic;

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 4. — Les délais supplémentaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre a) du § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre b) du § 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue au § 1 de l'article 8.

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le Chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son

a) voor ijlgood :

1° tijd voor de verzending	1 dag;
2° tijd voor het vervoer, per 300 tariefkilometer of gedeelte daarvan	1 dag;

b) voor vrachtgoed :

1° tijd voor de verzending	1 dag;
2° tijd voor het vervoer, per 150 tariefkilometer of gedeelte daarvan	1 dag;

§ 2. — Indien het transport over meerdere door sporen verbonden spoorwegnetten plaats vindt, wordt de tijd voor het vervoer naar den geheelen afstand tusschen het station van afzending en dat van bestemming berekend; de tijd voor de verzending wordt slechts éénmaal gerekend, ongeacht het aantal spoorwegnetten, waarover het transport loopt.

§ 3. — De wetten en reglementen van elken Staat bepalen, in hoever de aan hun gezag onderworpen Spoorwegen bevoegd zijn in de volgende gevallen aanvullingstermijnen vast te stellen :

a) voor zendingen, die gebruik maken :

hetzij van den zeeweg of van binnenwateren door middel van veerponten of booten;

hetzij van een vervoerroute zonder spoorwegen;

hetzij van bepaalde verbindingsbanen, welke twee lijnen van eenzelfde of van verschillende netten verbinden;

hetzij van een Spoorweg, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd;

hetzij van eene lijn met een andere dan de normale spoorwijdte;

b) wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen, welke tengevolge kunnen hebben :

hetzij eene buitengewone verkeerstoeëneming;

hetzij buitengewone exploitatie-moeilijkheden.

§ 4. — De aanvullingstermijnen, welke op grond van de in § 3, onder a), genoemde omstandigheden worden vastgesteld, moeten in de tarieven worden opgenomen.

De in § 3, onder b), genoemde aanvullingstermijnen moeten worden aangekondigd en kunnen niet in werking treden, voordat dit is geschied.

§ 5. — De leveringstermijn begint te loopen des middernachts na de in artikel 8, § 1, bedoelde aanneming van het goed ten vervoer.

§ 6. — De leveringstermijn is nagekomen, indien, voordat hij is verstreken, het goed is afgeleverd, of van de aankomst daarvan is kennis gegeven of aan den geadresseerde of aan dengene, die volgens de reglementen van den met de aflevering belaste Spoorweg tot de inontvangstneming gerechtigd is. De wetten en reglementen van elken Staat bepalen de wijze, waarop de afgifte van de kennisgeving van aankomst wordt vastgesteld.

Voor zendingen, welke niet door den Spoorweg aan huis worden afgeleverd en waarvoor geen kennisgeving van aankomst behoeft te worden gezonden, is de leverings-

expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire, à la gare destinataire.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée :

- a) du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs;
- b) des arrêts résultant d'une mesure de police;

c) de la visite vétérinaire.

L'effet des interruptions des délais de livraison prévues par le présent article est subordonné à la condition que le Chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée dans la lettre de voiture.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmentés en conséquence.

§ 10. — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

ARTICLE 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

§ 1. — Lorsque le Chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un

terme nagekomen, indien het goed, voordat die termijn is verstreken, op het station van bestemming ter beschikking van den geadresseerde is gesteld.

§ 7. — De leveringstermijnen loopen niet door tijdens den geheelen duur van het oponthoud, veroorzaakt door het vervullen, van de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten, alsmede tijdens den duur van elke buiten schuld van den Spoorweg ingetreden sloornis in het verkeer, waardoor het begin of de voortzetting van het vervoer tijdelijk wordt verhinderd.

De leveringstermijnen loopen evenmin door gedurende de uitvoering der in artikel 7, §§ 2 en 3, bedoelde maatregelen en tijdens den duur van het oponthoud, veroorzaakt door eene wijziging in de vervoervereenkomst, waartoe de afzender ingevolge artikel 21 opdracht heeft gegeven.

Bovendien loopen bij het vervoer van levende dieren de leveringstermijnen niet door tijdens den duur :

- a) van het verblijf dezer dieren op drenkstations;
- b) van het oponthoud ten gevolge van een politiemaatregel;

c) van het veeartsenijkundig onderzoek.

De in dit artikel bedoelde onderbrekingen der leveringsstermijnen zijn alleen van kracht, wanneer aanleiding en duur door den Spoorweg in den vrachtbrief zijn vermeld.

§ 8. — Voor vrachtgoedzendingen loopt de leveringstermijn niet door op Zondagen en wettelijk erkende feestdagen.

Voor ijlgoodzendingen begint de leveringstermijn een dag later te loopen, indien de op de aanneming van de goederen volgende dag een Zondag of een wettelijk erkende feestdag is. Evenzoo loopt, indien de laatste dag van den leveringstermijn een Zondag of een wettelijk erkende feestdag is, de leveringstermijn eerst den daarop volgenden dag af. Deze bepalingen gelden evenwel niet voor ijlgoodzendingen, wanneer hetzij in den Staat van afzending, hetzij in dien van bestemming, de stations op Zon- en feestdagen voor dergelijke zendingen geopend zijn.

§ 9. — Indien de wetten of reglementen van een Staat bepalen, dat ijlgoodverzending op Zon- en bepaalde wettelijk erkende feestdagen geheel of gedeeltelijk wordt geschorst, worden de leveringstermijnen dienovereenkomstig verlengd.

§ 10. — Indien volgens de wetten en reglementen van een Staat speciale of uitzonderingstarieven met verlaagde prijzen en verlengde leveringstermijnen geoorloofd zijn, kunnen de Spoorwegen van dezen Staat die tarieven met verlengde leveringstermijnen ook in internationaal verkeer toepassen.

ARTIKEL 12.

Toestand van het goed. Verpakking.

§ 1. — Wanneer de Spoorweg goed ten vervoer aanneemt, dat duidelijke teekenen van beschadiging vertoont, kan hij verlangen, dat van den toestand van dat goed in het bijzonder melding wordt gemaakt op den vrachtbrief.

§ 2. — Indien de aard van het goed eene verpakking

emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le Chemin de fer peut soit refuser l'envoi soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le Chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au Chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au Chemin de fer expéditeur, soit à découvert soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

eischt, moet de afzender het goed op dusdanige wijze verpakken, dat het gevrijwaard is voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging tijdens het vervoer, en dat het geen gevaar loopt schade aan personen, materieel of andere goederen te berokkenen.

Overigens moet de verpakking voldoen aan de tariefvoorschriften en de reglementen van den Spoorweg van afzending.

§ 3. — Indien de afzender de voorschriften van § 2 niet heeft opgevolgd, kan de Spoorweg of de zending weigeren of eischen, dat de afzender op den vrachtbrief de afwezigheid der verpakking of wel den gebrekkigen toestand hiervan erkent, door daarvan eene nauwkeurige beschrijving te geven.

§ 4. — De afzender is verantwoordelijk voor alle gevolgen van de afwezigheid of den gebrekkigen toestand van de verpakking. Hij is in het bijzonder verplicht de schade te vergoeden, welke de Spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Wanneer van de afwezigheid van verpakking of van den gebrekkigen toestand op den vrachtbrief geen melding is gemaakt, moet het bestaan van deze gebreken door den Spoorweg worden bewezen.

§ 5. — Indien een afzender gelijksoortige goederen, die eene verpakking behoeven, onverpakt of met eenzelfde gebrekkige verpakking van hetzelfde station pleegt te verzenden, kan hij de naleving van de in § 3 bedoelde voorschriften, voor elke zending afzonderlijk, ontgaan, door nederlegging op dit station van eene algemeene verklaring, overeenkomstig het model van Bijlage III van deze Overeenkomst. In dit geval moet op den vrachtbrief naar de op het station van afzending afgegeven algemeene verklaring worden verwezen.

§ 6. — Behoudens in de tarieven uitdrukkelijk gemaakte uitzonderingen, is de afzender verplicht stukgoederen aan den buitenkant van duidelijke, onuitwisbare merken te voorzien, waardoor verwisseling buitengesloten is, en welke met de op den vrachtbrief aangeduide merken volkomen moeten overeenstemmen. Bovendien is hij verplicht op elk collo stukgoed een etiket aan te brengen, waarop in onuitwisbaar schrift het station van bestemming is aangegeven. Naam en adres van den geadresseerde moeten eveneens worden vermeld, indien dit volgens het voor den Spoorweg van afzending geldende reglement is voorgeschreven, en wel of onbedekt, of onder een omgevouwen gedeelte van het etiket, welk gedeelte slechts geopend mag worden, indien de vrachtbrief ontbreekt.

Oude opschriften of etiketten moeten door den afzender doorgeslagen of verwijderd worden.

§ 7. — Behoudens in de tarieven uitdrukkelijk gemaakte uitzonderingen, mogen licht breekbare voorwerpen (als glaswerk, porcelain, aardewerk), voorwerpen, welke in den wagen verstrooid zouden kunnen raken (als noten, ooft, voer, steenen) en goederen, welke andere colli zouden kunnen verontreinigen of beschadigen (als kolen, kalk, asch, gewone aardsoorten, verfaarde) alleen bij wagenlading worden verzonden, tenzij deze goederen zoodanig verpakt of samengebonden zijn, dat zij niet kunnen breken, verloren gaan of andere zendingen verontreinigen of beschadigen.

ARTICLE 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.
Fermeture douanière.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le Chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du Chemin de fer.

Le Chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le Chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le Chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais sont à la charge de la marchandise.

CHAPITRE II.

Exécution du contrat de transport.

ARTICLE 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la

ARTIKEL 13.

Verstrekking van voor de vervulling van douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten vereischte stukken. Douaneversluiting.

§ 1. — De afzender is verplicht bij den vrachtbrief te voegen de bescheiden, welke ter vervulling van douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten vóór de aflevering van het goed aan den geadresseerde vereischt zijn. Deze bescheiden mogen slechts goederen betreffen, welke in eenzelfde vrachtbrief zijn opgenomen, tenzij ambtelijke voorschriften of tariefbepalingen daaromtrent anders bepalen.

Indien dergelijke bescheiden niet bij den vrachtbrief gevoegd kunnen worden, omdat zij op een station, een douanekantoor of op eenig ander ambtelijk bureau zijn gedeponeerd, dan moet in den vrachtbrief nauwkeurig de plaats zijn vermeld, waar zij zijn gedeponeerd.

§ 2. — De Spoorweg is niet verplicht te onderzoeken, of de bijgevoegde bescheiden nauwkeurig en voldoende zijn.

De afzender is tegenover den Spoorweg verantwoordelijk voor alle schade, welke uit het ontbreken, de onvolledigheid of de onjuistheid van die bescheiden zou kunnen voortvloeien, behalve voor zoover de Spoorweg zelf in gebreke is.

De Spoorweg is, evenals een commissionnaire, verantwoordelijk voor de gevolgen van verlies of onjuist gebruik van de in den vrachtbrief vermelde bescheiden, welke bij dat stuk gevoegd zijn of hem in handen gegeven zijn; nochtans mag de door hem te betalen schadeloosstelling nimmer hooger zijn dan die, welke in geval van verlies van het goed verschuldigd zou zijn.

§ 3. — De afzender is verplicht de douanevoorschriften omtrent verpakking en bedekking van de goederen met dekkleeden na te leven. Zendingen, waarvan de douaneversluiting beschadigd of gebrekkig is, mag de Spoorweg weigeren.

Indien de afzender de goederen niet overeenkomstig de douanevoorschriften heeft verpakt of met dekkleeden gedeckt, heeft de Spoorweg het recht hierin te voorzien. De kosten komen ten laste van de goederen.

HOOFDSTUK II.

Uitvoering van de vervoerovereenkomst.

ARTIKEL 14.

Aanbieding ten vervoer en lading van de goederen.

§ 1. — De aanbieding ten vervoer van de goederen geschiedt volgens de voor het station van afzending geldende wetten en reglementen.

§ 2. — De voor het station van afzending geldende voorschriften bepalen, of de goederen door den Spoorweg of

gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

ARTICLE 15.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives sont remplies par le Chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le Chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le Chemin de fer, la mention « franco de douane » inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le Chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au quatrième alinéa du § 1 du présent article, lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

door den afzender worden geladen, tenzij deze Overeenkomst hieromtrent anders bepaalt of tusschen den afzender en den Spoorweg eene bijzondere in den vrachtbrief vermelde overeenkomst is getroffen.

§ 3. — De goederen moeten of in gesloten wagens, of in open wagens, of in bijzonder ingerichte wagens, of in open wagens met dekkleeden vervoerd worden, overeenkomstig het hieromtrent in de rechtstreeksche internationale tarieven bepaalde, tenzij deze Overeenkomst dienaangaande andere voorschriften bevat. Indien geene rechtstreeksche internationale tarieven bestaan, of indien deze terzake geen bepalingen bevatten, zijn de voor het station van afzending gekende voorschriften voor het geheele af te leggen traject van kracht.

ARTIKEL 15.

Douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten.

§ 1. — Zoolang het goed onderweg is, worden de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten door den Spoorweg vervuld. Het staat den Spoorweg vrij deze taak onder eigen verantwoordelijkheid aan een commissionair toe te vertrouwen of wel ze zelf op zich te nemen. In beide gevallen neemt hij de verplichtingen van een commissionair op zich.

De afzender kan evenwel of in persoon of door een in den vrachtbrief aangeduiden gevolmachtigde de in de vorige alinea bedoelde behandeling bijwonen om alle inlichtingen te geven en ter zake dienende opmerkingen te maken, zonder dat hij hieraan het recht kan ontleenen het goed in bezit te nemen of de formaliteiten zelf te vervullen.

Indien de afzender voor de vervulling van de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten een station heeft aangewezen, alwaar op grond van de geldende voorschriften de vervulling dier formaliteiten niet kan plaats vinden, of wel, indien hij voor deze verrichtingen eenige andere onuitvoerbare wijze van handelen heeft voorgeschreven, handelt de Spoorweg op de wijze, als naar zijn oordeel het best strookt met de belangen van den rechthebbende en stelt den afzender met de getroffen maatregelen in kennis.

De door den afzender op den vrachtbrief geplaatste aanduiding « franco douane » wordt gelijkgesteld met een verzoek aan den Spoorweg om de douaneformaliteiten te vervullen. In dit geval mag de Spoorweg naar eigen keuze die formaliteiten onderweg of wel op het station van bestemming vervullen.

§ 2. — Behoudens de uitzondering, voorzien in de vierde zinsnede van § 1 van dit artikel, heeft de geadresseerde, indien op het station van bestemming een douanekantoor bestaat, en de vrachtbrief de douanebehandeling op het station van bestemming voorschrijft, of wel bij het ontbreken van zulk een voorschrift het goed onder douaneversluiting ter bestemming aankomt, het recht, zelf op het station van bestemming de douaneformaliteiten te vervullen. Maakt hij van dit recht gebruik, dan moet hij vooraf de op de zending drukkende kosten voldoen en den vrachtbrief inlossen.

Le Chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

ARTICLE 16.

Livraison.

§ 1. — Le Chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du Chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire, soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livraison.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au Chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au § 1 de l'art. 30, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du Chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

ARTICLE 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. — Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport et non comme frais accessoires, les frais accessoires qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul de la taxe.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous la forme ci-après :

a) s'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le mot : « franco » ;

b) s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux qui sont compris en a) ci-dessus, il l'indique par les mots

Indien de geadresseerde den vrachtbrief niet binnen een door de op het station van bestemming van kracht zijnde reglementen bepaalde termijn heeft ingelost, kan de Spoorweg handelen als in § 1 is aangegeven.

ARTIKEL 16.

Aflevering.

§ 1. — De Spoorweg is verplicht op het door den afzender aangewezen station van bestemming den vrachtbrief en het goed aan den geadresseerde af te geven tegen ontvangstbewijs en betaling van het bedrag der uit den vrachtbrief voortvloeiende vorderingen.

De inontvangstneming van den vrachtbrief verplicht den geadresseerde aan den Spoorweg het bedrag der uit den vrachtbrief voortvloeiende vorderingen te betalen.

§ 2. — De wijze van aflevering van het goed, alsmede de eventuele verplichting van den Spoorweg om het goed bij den geadresseerde aan huis te bezorgen, hetzij ter plaatse van het station van bestemming, hetzij in eene andere plaats, geschieden volgens de wetten en reglementen van den met de aflevering belaste Spoorweg.

§ 3. — Na aankomst van het goed op het station van bestemming heeft de geadresseerde het recht van den Spoorweg de afgifte van den vrachtbrief en de aflevering van het goed te vorderen. Als vaststaat, dat het goed verloren is, of indien het goed niet binnen den in artikel 30, § 1, genoemden termijn is aangekomen, kan de geadresseerde op eigen naam tegenover den Spoorweg de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten doen gelden, mits hij vooraf de hem door die overeenkomst opgelegde verplichtingen is nagekomen.

ARTIKEL 17.

Betaling van de vracht.

§ 1. — De aan het vervoer verbonden kosten (vracht, bijkomende kosten en andere onderweg ontstane kosten) worden overeenkomstig de navermelde bepalingen of door den afzender of door den geadresseerde betaald.

Voor de toepassing van deze bepalingen worden als vrachtprijzen en niet als bijkomende kosten beschouwd de bijkomende kosten, waarmede, volgens het in aanmerking komende tarief, bij de berekening van de vracht, de normale of de uitzonderingstarieven moeten worden verhoogd.

§ 2. — De afzender, die de kosten geheel of gedeeltelijk voor zijne rekening neemt, moet dit in de daarvoor bestemde kolom van den vrachtbrief in den volgende vorm aanduiden :

a) indien hij het geheel bedrag der vrachten alsook al die bijkomende kosten, welke volgens de reglementen en het tarief door de station van afzending in rekening gebracht kunnen worden, voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met het woord : « franco » ;

b) indien hij, nevens de kosten onder a), nog andere kosten voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met de

« franco y compris... » (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer);

c) s'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par les mots : « franco de tous frais »;

d) s'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots : « franco de port »;

e) s'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots : « franco de tous frais accessoires » ou « franco de tous frais survenant en cours de route » ou « franco de... » (désignation exacte des frais qu'il veut payer);

f) s'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complétée par les mots : « ... jusqu'à x »;

g) s'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots : « franco pour... » (indication de la somme en toutes lettres).

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du Chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le Chemin de fer pour le dédouanement.

Il est permis d'inscrire à la fois dans la lettre de voiture plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre.

§ 3. — Les frais afférents au transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture, sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 4. — Le Chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais afférents au transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais afférents au transport.

§ 5. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard un mois après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre remise du reçu.

§ 6. — Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

woorden « franco, met inbegrip van... » (nauwkeurige opgave van de andere kosten, die hij wil betalen);

c) indien hij alle kosten, van welken aard ook, voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met de woorden : « franco alle kosten »;

d) indien hij uitsluitend de vracht voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met de woorden : « franco vracht »;

e) indien hij het geheel of een deel van de bijkomende kosten of van de onderweg ontstane kosten voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met de woorden : « vrij van alle bijkomende kosten » of « vrij van alle onderweg ontstane kosten » of wel « franco... » (nauwkeurige opgave van de kosten, die hij wil betalen);

f) indien hij het geheel of een deel van de op het vervoer tot aan een grenspunt of een grensstation vallende kosten voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met een der hiervoren vermelde voorschriften, aangevuld met de woorden : « ... tot x »;

g) indien hij een bepaald bedrag voor zijne rekening neemt, duidt hij dit aan met de woorden : « franco » (opgave van het bedrag voluit in letters).

Het voorschrift « franco douane » beteekent, dat de afzender alle bedragen, welke de douane aan den Spoorweg in rekening brengt, alsook de bijkomende kosten en andere door den Spoorweg voor de inkleding te heffen kosten moet betalen.

In de vrachtbrief mogen meerdere elkander aanvullende frankeeringsvoorschriften tegelijk worden gegeven.

§ 3. — De op het vervoer vallende kosten, welke de afzender krachtens den vrachtbrief niet voor zijne rekening genomen heeft, worden geacht ten laste van den geadresseerde te zijn gebracht.

§ 4. — De Spoorweg van afzending kan evenwel van den afzender, indien het goederen betreft, welke naar zijn oordeel aan spoedig bederf onderhevig zijn of wel uit hoofde van hunne geringe waarde of hunnen aard geen voldoende waarborg voor de op het vervoer vallende kosten bieden, vooruitbetaling van de vracht vorderen.

§ 5. — Indien het bedrag der kosten, welke de afzender voor zijne rekening neemt, bij de aanbieding ten vervoer niet nauwkeurig kan worden vastgesteld, kan de Spoorweg als waarborgsom de storting tegen ontvangstbewijs vorderen van een met het vermoedelijk bedrag dier kosten gelijkstaande som. Deze kosten worden ingeschreven op een frankeeringsnota, welke uiterlijk een maand na het verstrijken van den leveringstermijn met den afzender moet worden vereffend. De afzender ontvangt tegen afgifte van het ontvangstbewijs een onkostennota, opgemaakt naar de gegevens der frankeeringsnota.

§ 6. — Behalve in het geval, voorzien in § 5, moet het station van afzending zoowel in den duplicaat-vrachtbrief als in den vrachtbrief zelf de wegens frankeering geheven bedragen specificeren.

ARTICLE 18.

Application irrégulière du tarif.

§ 1. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0,50 fr. par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au Chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où elle porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

ARTICLE 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement, jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à six pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

ARTIKEL 18.

Onjuiste toepassing van het tarief.

§ 1. — Ingeval onjuiste tarietoepassing of van abuisen bij de bepaling van de vracht of van de andere kosten, moet het voor- of nadeelig verschil worden vereffend.

§ 2. — Door den Spoorweg in zijn voordeel bevonden verschillen moeten, indien ze voor een vrachtbrief het bedrag van fr. 0,50 te boven gaan, den belanghebbende ambtshalve worden medegedeeld en zoo spoedig mogelijk worden vereffend.

§ 3. — Hetgeen door den Spoorweg te weinig in rekening gebracht is, moet, indien de vrachtbrief niet is ingelost, door den afzender worden betaald. Wanneer de geadresseerde den vrachtbrief heeft aangenomen, is de afzender slechts tot betaling van een nadeelig verschil gehouden, als dit betrekking heeft op kosten, welke hij krachtens het frankeeringsvoorschrift in den vrachtbrief voor zijne rekening heeft genomen; het overige deel komt voor rekening van den geadresseerde.

§ 4. — Voor de krachtens dit artikel op een vrachtbrief verschuldigde bedragen wordt, indien zij meer dan tien frank bedragen, 6 t. h. rente berekend.

Deze rente loopt van den dag der ingebrekestelling of van dien der in artikel 40 bedoelde buitengerechtigde reclame, of, indien de ingebrekestelling of de reclame niet hebben plaats gehad, van den dag der rechtvordering.

ARTIKEL 19.

Remboursementen en voorschotten.

§ 1. — De afzender kan zijne zending tot het bedrag van de waarde van het goed met een remboursement belasten. Het beloop van het remboursement moet in de munt van den Staat, waaruit de verzending geschiedt, worden uitgedrukt; bij de tarieven kunnen hierop uitzonderingen worden toegelaten.

§ 2. — De Spoorweg behoeft den afzender het remboursement slechts uit te betalen voor zoover het door den geadresseerde is gestort. Dit bedrag moet binnen een termijn van zes weken na die storting ter beschikking van den afzender worden gesteld; bij vertraging is van het verstrijken van dien termijn af eene rente van 6 t. h. verschuldigd.

§ 3. — Indien het goed den geadresseerde zonder voorafgaande incasseering van het remboursement is afgeleverd, moet de Spoorweg den afzender de schade tot het beloop van het remboursement vergoeden, behoudens zijn verhaal op den geadresseerde.

§ 4. — Voor verzending onder remboursement wordt eene bij de tarieven bepaalde premie geheven; deze premie is ook dan verschuldigd, als het remboursement is opgeheven of verminderd door eene wijziging van de vervoervereenkomst (artikel 21, § 1.).

§ 5. — Voorschotten worden slechts volgens de op het station van afzending geldende bepalingen toegelaten.

ARTICLE 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

Le Chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport.

ARTICLE 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport :

- a) en retirant la marchandise à la gare expéditrice;
- b) en l'arrêtant en cours de route;
- c) en ajournant sa livraison;
- d) en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne;
- e) en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

A moins de dispositions contraires des tarifs du Chemin de fer expéditeur, sont acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant :

- f) à l'établissement d'un remboursement;
- g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- h) à l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres a) à e) inclus et g).

Dans les cas visés aux lettres d) et e), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

D'autres modifications que celles qui sont énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinéa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de

ARTIKEL 20.

Verplichtingen van den spoorweg van bestemming.

De Spoorweg van bestemming zorgt voor de inning van alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen, in het bijzonder van de vracht, de verschillende kosten, de douanerechten, de remboursements en andere bedragen, waarmede het goed bezwaard mocht zijn. Hij verricht deze werkzaamheden zoowel voor zijn eigen rekening als voor rekening van de voorafgaande Spoorwegen of van andere belanghebbenden.

HOOFDSTUK III.

Wijziging van de vervoerovereenkomst.

ARTIKEL 21.

Recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst.

§ 1. — Alleen de afzender heeft het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen :

- a) door het goed op het station van afzending terug te nemen;
- b) door het onderweg op te houden;
- c) door de aflevering op te schorten;
- d) door het ter plaatse van bestemming of op een vooraf of verder gelegen plaats hetzij aan den in den vrachtbrief aangegeven geadresseerde of aan een anderen persoon te doen afleveren;
- e) door order te geven tot het terugzenden aan het station van afzending.

Tenzij bij de tarieven van den Spoorweg van afzending anders is bepaald, wordt gevolg gegeven aan verzoeken tot wijziging van de vervoerovereenkomst, strekkende :

- f) tot het belasten met een remboursement;
- g) tot het verhoogen, verlagen of opheffen van een remboursement;
- h) tot frankeering van de vracht en andere kosten, overeenkomstig artikel 17, § 2, letters a) tot en met e) en g).

In de bij de letters d) en e) bedoelde gevallen mag de afzender voorschrijven, dat een vrachtgoedzending als ijlgood moet worden herbevracht, of omgekeerd, mits het station, waar de zending is opgehouden, voor beide vervoercategorieën geopend is. Hij mag eveneens het toe te passen tarief en den vervoerweg voorschrijven.

Andere dan de hierboven genoemde wijzigingen zijn in geen geval geoorloofd.

Wijzigingen in de vervoerovereenkomst mogen nimmer splitsing der zending tengevolge hebben.

§ 2. — Tot de bovenvermelde wijzigingen van de vervoerovereenkomst moet opdracht gegeven worden door middel van eene overeenkomstig artikel 6, § 2, tweede alinea, schriftelijk opgestelde, door den afzender ondertekende verklaring, ingericht volgens het formulier van Bijlage IV van deze Overeenkomst.

Deze verklaring moet worden herhaald op den duplicaat-

la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le Chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus est nulle et non avenue.

§ 3. — Le Chemin de fer ne donne suite aux modifications de contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les Chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément au § 3 de l'article 16. A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

ARTICLE 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

§ 1. — Le Chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

- a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer qui doit les exécuter;
- b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;
- c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un

vrachtbrief, die tegelijkertijd aan den Spoorweg moet worden getoond en door dezen aan den afzender wordt teruggegeven. De Spoorweg, die de orders van den afzender heeft opgevolgd zonder het vertoon van den duplicaat-vrachtbrief te eischen, is verantwoordelijk voor de schade, welke hieruit voortspuit voor den geadresseerde, aan wien deze duplicaat-vrachtbrief door den afzender mocht zijn afgegeven.

Indien de afzender verhooging, verlaging of opheffing van een remboursement verlangt, moet hij het bewijsstuk, dat hem oorspronkelijk is afgegeven, vertoonen. Wordt het remboursement verhoogd of verlaagd, dan wordt dit bewijsstuk na wijziging aan den belanghebbende teruggegeven; in geval van opheffing van het remboursement wordt het stuk ingenomen.

Elke wijziging in de overeenkomst, waartoe de afzender op eene andere dan bovenomschreven wijze opdracht geeft, is nietig.

§ 3. — De Spoorweg geeft alleen dan gevolg aan de wijzigingen, waartoe door den afzender opdracht is gegeven, indien deze hem door tusschenkomst van het station van afzending geworden.

Op verlangen van den afzender wordt het station van bestemming, of het station, waar de zending wordt opgehouden, op zijne kosten door het station van afzending telegrafisch of telefonisch verwittigd; dit bericht moet door eene schriftelijke verklaring worden bevestigd. In dit geval mag, indien het rechtstreeksch internationaal tarief of andere overeenkomsten tusschen belanghebbende Spoorwegen niet anders bepalen, het station van bestemming of het station, waar de zending wordt opgehouden, den vrachtbrief niet afgeven of het goed afleveren of doorzenden, dan nadat het de schriftelijke verklaring heeft ontvangen.

§ 4. — Het recht van den afzender tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt, zelfs indien hij in het bezit is van den duplicaat-vrachtbrief, wanneer de vrachtbrief aan den geadresseerde is afgegeven, of wanneer deze overeenkomstig artikel 16, § 3, zijne uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten heeft doen gelden. Van dit oogenblik af moet de Spoorweg zich gedragen naar de aanwijzingen van den geadresseerde, op straffe van tegenover hem overeenkomstig de bepalingen van den derden titel verantwoordelijk te zijn voor de gevolgen van hare niet-uitvoering.

ARTIKEL 22.

Uitvoering van in de vervoerovereenkomst aangebrachte wijzigingen.

§ 1. — De Spoorweg mag de uitvoering van de in artikel 21, § 1, eerste alinea, genoemde orders niet weigeren of uitstellen of deze orders gewijzigd uitvoeren, behalve in de volgende gevallen :

- a) indien de uitvoering niet meer doenlijk is wanneer de orders van den Spoorweg, die ze moet uitvoeren, bereiken;
- b) indien door hare uitvoering de regelmatigheid van den dienst zou worden verstoord;
- c) indien, bij wijziging in het station van bestemming,

changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le Chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres.

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé : 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé : 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé : 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

ARTICLE 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont

de l'uitvoering strijdig is met de wetten en reglementen van de bij het vervoer betrokken Staten, in het bijzonder wat betreft douane-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke voorschriften;

d) indien, bij wijziging in het station van bestemming, de waarde van het goed alle vervoerkosten, welke bij aankomst aan het nieuwe station van bestemming op dit goed zullen drukken, naar alle waarschijnlijkheid niet dekt, tenzij het bedrag dezer kosten dadelijk betaald of gewaarborgd wordt.

In de bovenvermelde gevallen moet de afzender zoo spoedig mogelijk met de beletselen, die de uitvoering van zijne orders verhinderen, in kennis worden gesteld.

Indien de Spoorweg deze beletselen niet kon voorzien, komen voor rekening van den afzender alle gevolgen, voortvloeiende uit het begin van uitvoering, dat aan zijne orders is gegeven.

§ 2. — Indien de afzender heeft voorgeschreven om het goed op een tussenstation af te leveren, wordt de vracht tot dit station naar de tussen het station van afzending en het genoemde tussenstation geldende tarieven geheven.

Indien evenwel het goed het tussenstation reeds voorbij is, wordt de vracht berekend : 1° tot aan het station, waar de zending is opgehouden, volgens het tussen dat station en het station van afzending geldende tarief; 2° van het station, waar de zending is opgehouden, tot aan het tussenstation, volgens de voor dat traject geldende tarieven.

Indien de afzender terugzending naar het station van afzending heeft voorgeschreven, wordt de vracht berekend : 1° tot het station, waar de zending is opgehouden, volgens de tussen dit station en het station van afzending geldende tarieven; 2° van het station, vanwaar wordt teruggezonden, tot het station van afzending naar de voor dit traject geldende tarieven.

Indien de afzender herbefrachtiging op een ander station heeft voorgeschreven, wordt de vracht berekend : 1° tot het station, waar de zending is opgehouden, volgens de tussen dit station en het station van afzending geldende tarieven; 2° van het station van herbefrachtiging tot het nieuwe station van bestemming volgens de tussen deze beide laatste stations geldende tarieven.

§ 3. — De Spoorweg heeft recht op terugbetaling van de kosten, voortvloeiende uit de uitvoering van de in artikel 21, § 1, bedoelde orders, tenzij deze kosten door zijn eigen schuld zijn ontstaan.

ARTIKEL 23.

Stoornissen in het vervoer.

§ 1. — Indien de aanvang of de voortzetting van het vervoer van eene zending wordt verhinderd, beslist de Spoorweg, of het in het belang van den afzender raadzaam is hem instructies te vragen, dan wel of het de voorkeur verdient het goed na wijziging van de vervoerroute ambtshalve door te zenden. De Spoorweg heeft recht op betaling van de vracht over deze andere route en mag over de daaruit

plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues au § 5 de l'article 5.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du Chemin de fer ces instructions ne peuvent être exécutées, le Chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 5. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

§ 6. — Il n'est pas donné suite aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 7. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le Chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 8. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

§ 9. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

ARTICLE 24.

Empêchements à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis sont à la charge de la marchandise.

voortvloeiende leveringstermijnen beschikken, zelfs indien deze langer zijn dan die van de oorspronkelijke vervoerroute, tenzij de Spoorweg in gebreke is.

§ 2. — Indien er geen andere vervoerroute is, of indien om andere redenen voortzetting van het vervoer niet mogelijk is, verzoekt de Spoorweg den afzender om instructies; dit verzoek is voor den Spoorweg echter niet verplicht in geval van tijdelijke stoornis, voortvloeiende uit de in artikel 5, § 5, bedoelde omstandigheden.

§ 3. — De afzender mag in den vrachtbrief instructies geven voor het geval zich eene stoornis in het vervoer voordoet.

Indien naar het oordeel van den Spoorweg die instructies onuitvoerbaar zijn, verzoekt de Spoorweg den afzender om nieuwe instructies.

§ 4. — De met een stoornis in kennis gestelde afzender kan de vervoerovereenkomst te niet doen, maar moet den Spoorweg naar gelang van omstandigheden betalen, hetzij den vrachtprijs voor het reeds afgelegde traject, hetzij de kosten van voorbereiding van het vervoer, evenals alle kosten, welke bij de tarieven zijn voorzien, een en ander tenzij de Spoorweg in gebreke is.

§ 5. — Indien de afzender niet in het bezit is van den duplicaat-vrachtbrief, mogen de instructies, welke hij in de in dit artikel bedoelde gevallen geeft, noch in de aanwijzing van den geadresseerde, noch in de plaats van bestemming wijziging brengen.

§ 6. — Er wordt geen gevolg gegeven aan de instructies van den afzender, welke niet door tussenkomst van het station van afzending mochten gegeven zijn.

§ 7. — Indien de met een stoornis in het vervoer in kennis gestelde afzender niet binnen een behoorlijken termijn uitvoerbare instructies geeft, zal worden gehandeld volgens de voor stoornis in de aflevering geldende reglementen, welke van kracht zijn op den Spoorweg, waarop het goed is opgehouden.

§ 8. — Indien de stoornis ophoudt vóór de aankomst van de instructies van den afzender, wordt het goed naar het station van bestemming gezonden zonder deze instructies af te wachten, en wordt de afzender hiermede zoo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

§ 9. — De bepalingen van artikel 22 zijn van toepassing op het vervoer, dat ingevolge dit artikel plaats vindt.

ARTIKEL 24.

Stoornis in de aflevering.

§ 1. — Wanneer zich bij de aflevering van het goed stoornissen voordoen, moet het station van bestemming den afzender onverwijld door tussenkomst van het station van afzending hiervan verwittigen en hem om instructies vragen. Indien het verzoek daartoe in den vrachtbrief is gedaan, moet de kennisgeving telegrafisch geschieden. Bovendien moet de afzender schriftelijk of per telegram dadelijk verwittigd worden, wanneer hij dit in den vrachtbrief heeft verzocht. De kosten van deze berichten drukken op het goed.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le Chemin de fer chargé de la livraison.

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'expéditeur; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

CHAPITRE IV.

Garantie des droits du Chemin de fer.

ARTICLE 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du Chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. — Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

Indien de geadresseerde het goed weigert, heeft de afzender het recht er over te beschikken, ook al kan hij den duplicaat-vrachtbrief niet toonen.

Indien de geadresseerde, na het goed te hebben geweigerd, zich voor de inontvangstneming aanmeldt, wordt dit hem afgeleverd, tenzij het station van bestemming intusschen anders luidende instructies van den afzender heeft ontvangen. Van deze aflevering moet den afzender onmiddellijk kennis worden gegeven per aangeteekenden brief; de kosten hiervan komen ten laste van het goed.

De afzender mag ook in den vrachtbrief verzoeken hem de goederen ambtshalve terug te zenden, wanneer zich eene stoornis in de aflevering mocht voordoen. Buiten dit geval mag het goed den afzender niet zonder zijne uitdrukkelijke toestemming worden teruggezonden.

Tenzij bij de tarieven anders is bepaald, moeten de instructies van den afzender door tusschenkomst van het station van afzending gegeven worden.

§ 2. — Voor al hetgeen niet in § 1 van dit artikel is voorzien en behoudens de voorschriften van artikel 43, wordt de wijze van handelen, in geval van stoornis in de aflevering, bepaald door de wetten en reglementen, welke op den met de aflevering belasten Spoorweg van kracht zijn.

Wanneer het goed verkocht is, moet de opbrengst van den verkoop, na aftrek van de op het goed drukkende kosten, ter beschikking van den afzender worden gesteld; is evenwel de vrachtbrief ingelost, dan moet de netto-opbrengst van den verkoop ter beschikking van den geadresseerde worden gesteld. Indien de opbrengst minder bedraagt dan de op het goed drukkende kosten, moet de afzender, of, indien de vrachtbrief ingelost is, de geadresseerde het verschil bijpassen.

§ 3. — De bepalingen van artikel 22 zijn van toepassing op het vervoer, dat ingevolge dit artikel plaats vindt.

HOOFDSTUK IV.

Verzekering der rechten van den spoorweg.

ARTIKEL 25.

Pandrecht van den Spoorweg.

§ 1. — Voor alle in artikel 20 bedoelde vorderingen heeft de Spoorweg op het goed de rechten van een pandhoudenden schuldeischer. Deze rechten blijven bestaan, zoolang het goed zich in handen bevindt van den Spoorweg of van een derde, die het voor hem onder zich heeft.

§ 2. — De werking van het pandrecht wordt geregeld volgens de wetten en reglementen van den Staat, waar de aflevering plaats vindt.

TITRE III.

RESPONSABILITE DES CHEMINS DE FER.
ACTIONS.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité.

ARTICLE 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions du § 3 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du Chemin de fer, fondée sur la présente Convention, cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs.

ARTICLE 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable dans les conditions déterminées au présent chapitre du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 4. — Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même Convention et qu'elle est restée sous la surveillance du Chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

TITEL III.

AANSPRAKELIJKHEID DER SPOORWEGEN.
RECHTSVORDERINGEN.

HOOFDSTUK I.

Aansprakelijkheid.

ARTIKEL 26.

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid der Spoorwegen.

§ 1. — De Spoorweg, die het goed met den vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen, is aansprakelijk voor de volbrenging van het vervoer op het geheele traject tot aan de aflevering.

§ 2. — Elke opvolgende Spoorweg treedt, door het bloote feit van de overneming van het goed met den oorspronkelijken vrachtbrief, toe tot de vervoerovereenkomst overeenkomstig de in dat stuk voorkomende bepalingen en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 42, § 3, betreffende den Spoorweg van bestemming.

§ 3. — De op deze Overeenkomst gegronde aansprakelijkheid van den Spoorweg eindigt op het in den vrachtbrief genoemde station van bestemming, ook dan, indien de afzender eene andere plaats van bestemming heeft aangewezen. Het verdere vervoer wordt beheerscht door de binnenslandsche wetten en reglementen.

ARTIKEL 27.

Omvang der aansprakelijkheid.

§ 1. — De Spoorweg is overeenkomstig de in dit hoofdstuk vastgestelde bepalingen aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor de schade, voortvloeiend uit geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van het goed, te rekenen van de aanneming ten vervoer tot de aflevering.

§ 2. — Hij is van deze aansprakelijkheid ontslagen ingeval van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging, als hij bewijst, dat de schade is veroorzaakt door schuld van den rechthebbende, door een door dezen gegeven order, welke niet aan schuld van den Spoorweg is te wijten, door eigen gebrek van het goed (inwendig bederf, vermindering, gewone lekkage, enz.) of door een geval van overmacht.

§ 3. — Hij is eveneens van de aansprakelijkheid voor vertraging in de aflevering ontslagen, indien hij bewijst, dat de vertraging is veroorzaakt door omstandigheden, welke de Spoorweg niet voorkomen noch verhelpen kon.

§ 4. — Wanneer een volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bij wagenlading verzonden goed zonder overlading volgens de bepalingen van dezelfde Overeenkomst opnieuw ten vervoer wordt aangeboden en het goed onder het toezicht van den Spoorweg gebleven is, bestaat, wanneer gedeeltelijk verlies of schade wordt vastgesteld, het vermoeden dat dit tijdens de laatste vervoerovereenkomst is ontstaan.

ARTICLE 28.

Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou plusieurs des causes ci-après :

a) danger inhérent au transport en wagons découverts pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture;

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;

c) danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture soit des conventions passées avec le destinataire;

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;

e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites;

f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants;

g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écartier, lorsqu'aux termes soit de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous une escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre a) du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

ARTICLE 29.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la

ARTIKEL 28.

Beperking van de aansprakelijkheid ingeval van schade, welke uit bepaalde oorzaken kan voortvloeien.

§ 1. — De Spoorweg is niet aansprakelijk voor schade, ontstaan uit een of meer der hierna genoemde oorzaken :

a) het aan de verzending in open wagens verbonden gevaar voor de goederen, die volgens de tariefbepalingen of volgens in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender, waarvan in den vrachtbrief is melding gemaakt, op deze wijze vervoerd worden;

b) het aan het gemis van verpakking of aan onvoldoende verpakking verbonden gevaar voor de goederen, die door hun aard in onverpakt toestand aan vermindering of beschadiging zijn blootgesteld;

c) het aan het laden of lossen of aan het gebrekkige laden verbonden gevaar voor goederen, die of krachtens de tarieven of krachtens in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender of ingevolge overeenkomst met den geadresseerde, door den afzender geladen of door den geadresseerde gelost worden;

d) het bijzondere gevaar, hetzij voor geheel of gedeeltelijk verlies, hetzij voor beschadiging, inzonderheid door breken, roesten, vanzelf optredend inwendig bederf, buitengewone lekkage, uitdrogen, vermindering, waaraan zekere goederen uit hun aard zijn blootgesteld;

e) het gevaar, voortvloeiende uit het feit, hetzij dat voorwerpen, die van het vervoer zijn uitgesloten, niettemin onder eene onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming zijn verzonden geworden, hetzij dat voorwerpen, die slechts voorwaardelijk ten vervoer zijn toegelaten, verzonden worden zijn onder eene onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming of zonder dat de afzender de voorgeschreven voorzorgsmaatregelen heeft genomen;

f) het bijzondere gevaar, dat voor levende dieren aan het vervoer verbonden is;

g) het gevaar, hetwelk het geleide van levende dieren en goederen beoogt te verhoeden, indien hetzij ingevolge de bepalingen van deze Overeenkomst, hetzij ingevolge de tarieven of wel ingevolge in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender, het vervoer van deze dieren of deze goederen onder geleide moet plaats hebben.

§ 2. — Indien uit de gegeven omstandigheden volgt, dat de schade door een of meer dezer oorzaken is kunnen ontstaan, wordt zij vermoed daardoor te zijn ontstaan, tenzij de rechthebbende het tegendeel bewezen heeft.

Dit vermoeden strekt zich niet uit tot het geval, bedoeld in § 1 onder letter a), wanneer zich een buitengewoon tekort of verlies van colli voordoet.

ARTIKEL 29.

Bedrag der schadevergoeding ingeval van geheel of gedeeltelijk verlies van het goed.

Wanneer krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van het

marchandise est mise à la charge du Chemin de fer, elle est calculée :

d'après le cours à la bourse,
à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement.

ARTICLE 30.

*Présomption de la perte de la marchandise.
Cas où elle est retrouvée.*

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais tels qu'ils sont calculés à l'article 14.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructoins données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève

goed door den Spoorweg verschuldigd is, wordt deze berekend :

naar den beursprijs,
bij gebreke hiervan naar den marktprijs,
bij gebreke van beiden naar de gewone waarde van goederen van dezelfde soort en hoedanigheid, ter plaatse waar en ten tijde waarop het goed ten vervoer is aangenomen. De schadevergoeding kan echter, onder voorbehoud van de in artikel 34 genoemde beperkingen, niet hoger zijn dan 100 frank voor elk ontbrekend kilogram bruto-gewicht.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten en andere met betrekking tot het vervoer van het verloren goed betaalde kosten terugbetaald, zonder verdere schadevergoeding.

Eene hogere vergoeding kan alleen geëischt worden in geval van aangifte van het belang bij de aflevering, overeenkomstig artikel 35, § 4, en in geval van opzet of grove schuld van den Spoorweg, overeenkomstig artikel 36.

Indien de als grondslag voor de berekening van de schadevergoeding dienende bedragen niet zijn uitgedrukt in de munt van den Staat, waar de betaling wordt verlangd, geschiedt de herleiding volgens den op de plaats en den dag der betaling geldenden koers.

ARTIKEL 30.

Vermoeden van verlies van het goed. Terugvinden van verloren goed.

§ 1. — De rechthebbende mag, zonder dat hij ander bewijs behoeft te leveren, het goed als verloren beschouwen, indien het niet binnen dertig dagen na het verstrijken van de overeenkomstig artikel 11 bepaalde leveringstermijnen aan den geadresseerde is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. — De rechthebbende kan bij het ontvangen van de schadevergoeding voor het vermiste goed, in de kwitantie het beding opnemen, dat hij, ingeval het goed binnen een jaar na de betaling van de schadevergoeding mocht worden teruggevonden, daarvan onmiddellijk bericht moet ontvangen.

Ter zake van dit verzoek wordt hem een bewijsstuk afgegeven.

§ 3. — Binnen dertig dagen na ontvangst van dat bericht kan de rechthebbende verlangen, dat het goed hem op een aan den vervoerweg gelegen station worde afgeleverd tegen betaling enkel van de vracht van het station van afzending tot aan dat, waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de ontvangen schadevergoeding, onder aftrek van den eventueel in die schadevergoeding begrepen vrachtprijs, en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens overschrijding van den leveringstijd, overeenkomstig artikel 33 en eventueel artikel 35, § 3.

§ 4. — Bij gebreke van het beding in de kwitantie, bedoeld in § 2, of van instructies, gegeven binnen den in § 3 bedoelden termijn van dertig dagen, of wel indien het goed meer dan een jaar na betaling der schadevergoeding is teruggevonden, beschikt de Spoorweg daarover overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat, waartoe hij behoort.

ARTICLE 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond que de la partie du manquant qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué :

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais,
Fruits séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac hâché,
Tendons d'animaux;

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après 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, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

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

§ 5. Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

ARTIKEL 31.

Beperking van de aansprakelijkheid bij onderwicht.

§ 1. — Ten aanzien van goederen, die door hun bijzonder aard in den regel eene gewichtsvermindering bij het vervoer ondergaan, is de Spoorweg slechts aansprakelijk voor dat deel van het onderwicht, hetwelk de als volgt bepaalde toelaatbare gewichtsvermindering overtreft, ongeacht het afgelegde traject :

a) twee per cent van het gewicht voor vloeibare of in vochtigen toestand ten vervoer aangeboden goederen, alsmede voor de navolgende goederen :

zoethout,
geraspt of gemalen verfhout,
hoornen en hoeven,
paardenhaar,
leder,
afval van huiden,
schors,
versche tabak in bladen,
pelterijen,
versch fruit,
gedroogde of gekookte vruchten,
vetten,
hop,
wol,
versche groenten,
versche mastik,
beenderen, geheel of gemalen,
huiden,
gedroogde visch,
wortels,
zeep en vaste oliën,
zout,
varkensborstels,
gekorven tabak,
pezen van dieren;

b) één percent voor alle overige droge goederen, welke eveneens aan gewichtsvermindering bij het vervoer onderhevig zijn.

§ 2. — Op de in § 1 van dit artikel bedoelde beperking der aansprakelijkheid kan geen beroep worden gedaan, indien bewezen wordt, dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het onderwicht niet het gevolg is van oorzaken, welke de toegelaten gewichtsvermindering rechtvaardigen.

§ 3. — Worden meer colli met eenzelfde vrachtbrieff vervoerd, dan wordt het toegestane onderwicht voor elk collo afzonderlijk berekend, indien het gewicht van elk collo bij vertrek afzonderlijk in den vrachtbrieff is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 4. — Bij geheel verlies van het goed heeft bij de berekening van de schadevergoeding geen aftrek wegens onderwicht plaats.

§ 5. — De voorschriften van dit artikel doen in geen enkel opzicht te kort aan die van artikel 28.

ARTICLE 32.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

ARTICLE 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du retard correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du retard inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

ARTIKEL 32.

Bedrag der schadevergoeding in geval van beschadiging van het goed.

In geval van beschadiging moet de Spoorweg, behoudens de in artikel 34 bedoelde uitzondering, het bedrag van de ontstane waardevermindering van het goed betalen, zonder verdere vergoedingen. Op eene hoogere vergoeding kan alleen aanspraak worden gemaakt in geval van aangifte van het belang bij de aflevering; overeenkomstig artikel 35, § 4; en in geval van opzet of grove schuld van den Spoorweg, overeenkomstig artikel 36.

De schadevergoeding zal echter niet meer kunnen bedragen dan :

a) indien de geheele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben behoeven in geval van geheel verlies;

b) indien slechts een gedeelte der zending door de beschadiging in waarde verminderd is, het bedrag, dat zij zou hebben behoeven in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

ARTIKEL 33.

Bedrag der schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering.

§ 1. — Bij overschrijding van den leveringstermijn moet de Spoorweg, indien de rechthebbende niet bewijst, dat uit deze vertraging schade is ontstaan, betalen een tiende der vracht voor elk met een tiende van den leveringstermijn overeenkomend deel der vertraging, wordende een deel der vertraging, dat minder bedraagt dan een tiende van den leveringstermijn, voor een tiende deel gerekend. Ten hoogste wordt schadevergoeding verleend tot de helft der vracht.

§ 2. — Als het bewijs geleverd wordt, dat uit de vertraging schade is ontstaan, wordt voor die schade eene vergoeding betaald tot ten hoogste het bedrag der vracht.

§ 3. — De in de §§ 1 en 2 van dit artikel bedoelde schadevergoedingen zijn niet tegelijk verschuldigd met die, welke wegens geheel verlies van het goed uitgekeerd zouden moeten worden.

In geval van gedeeltelijk verlies worden zij, als daarvoor termen bestaan, voor het niet verloren deel der zending betaald.

In geval van beschadiging zijn zij, als daarvoor termen bestaan, verschuldigd nevens de schadevergoeding, bedoeld in artikel 32.

In geen geval kan de totale vergoeding volgens de §§ 1 en 2 tezamen met die, volgens de artikelen 29 en 32, hooger zijn dan de schadevergoeding in geval van geheel verlies van het goed.

ARTICLE 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le Chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

ARTICLE 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à la lettre k) du § 6 de l'article 6.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs-or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard :

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard :

le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré ;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard :

une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b).

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle, ou d'avarie de la marchandise, ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé :

a) les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre,

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle de la marchandise et dépassement du délai de livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 b) ne sont payées

ARTIKEL 34.

Beperking der schadevergoeding bij bepaalde tarieven.

Indien de Spoorweg bijzondere vervoer voorwaarden (speciale en uitzonderingstarieven) aan het publiek aanbiedt, welke tegenover de volgens de gewone voorwaarden (algemeene tarieven) voor het geheele vervoer berekende vracht eene verlaging inhouden, kan hij de aan den recht-hebbende bij beschadiging, verlies of vertraging te betalen schadevergoeding tot een maximum beperken.

Indien zulk een maximum voortvloeit uit een tarief, dat slechts op een gedeelte van het traject wordt toegepast, kan op deze omstandigheid slechts een beroep worden gedaan, voor zoover het feit, op grond waarvan schade-vergoeding geëischt is, op dit deel van het traject heeft plaats gevonden.

ARTIKEL 35.

Aangifte van het belang bij de aflevering.

§ 1. — Voor elke zending kan het belang bij de aflevering overeenkomstig artikel 6, § 6, letter k), in den vracht-brief worden aangegeven.

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munt van den Staat van vertrek, in goud-franken of in eene andere, door de tarieven vastgestelde muntwaarde.

§ 2. — Er wordt eene premie geheven van een tiende per duizend van de aangegeven som voor elke 10 kilometer of gedeelte van 10 kilometer.

Bij de tarieven kan deze premie verlaagd worden en een minimum-heffing worden vastgesteld.

§ 3. — Als het belang bij de aflevering is aangegeven, kan in geval van vertraging gevorderd worden :

a) als het bewijs niet geleverd wordt, dat uit die ver-traging schade is ontstaan :

het dubbele van de bij artikel 33, § 1, vastgestelde be-dragen, tot ten hoogste het aangegeven belang ;

b) als het bewijs geleverd wordt, dat uit de vertraging schade is ontstaan :

eene schadevergoeding tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Als het bedrag van het aangegeven belang lager is dan de in artikel 33 bedoelde schadevergoedingen, kunnen deze in plaats van de onder de letters a) en b) genoemde schade-vergoedingen gevorderd worden.

§ 4. — Ingeval van geheel of gedeeltelijk verlies, of van beschadiging van het goed, waarvan het belang bij de aflevering is aangegeven, kunnen gevorderd worden :

a) de in de artikelen 29 en 32 of eventueel in artikel 34 bedoelde schadevergoedingen en bovendien :

b) terugbelating van de bewezen meerdere schade, tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

§ 5. — Doen zich beschadiging of gedeeltelijk verlies van het goed en overschrijding van den leveringstijd tegelij-kertijd voor, dan worden de krachtens de §§ 3 en 4 b)

que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

ARTICLE 36.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

ARTICLE 37.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

ARTICLE 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

ARTICLE 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du Chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

verschuldigde schadevergoedingen, slechts tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang bij de aflevering uitbetaald.

ARTIKEL 36.

Bedrag der schadevergoeding bij opzet of grove schuld van den Spoorweg.

In alle gevallen, waarin het geheel of gedeeltelijk verlies, de beschadiging of de vertraging van het goed veroorzaakt is door opzet of grove schuld van den Spoorweg, moet de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloos gesteld worden en wel tot het dubbele der in de artikelen 29, 32, 33, 34 of 35 bedoelde maxima, al naar gelang van het geval.

ARTIKEL 37.

Rente van het bedrag der schadevergoeding.

De rechthebbende kan over de hem toegekende schadevergoeding rente vorderen tegen zes ten honderd, mits de vergoeding een bedrag van tien frank per vrachtbrief overtreft.

Deze rente loopt van den dag der buitengerechtelijke reclame, bedoeld bij artikel 40, of, indien geen reclame is ingediend, van den dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 38.

Terugbetaling van schadevergoeding.

Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

In geval van bedrog heeft, onverminderd de strafrechtelijke gevolgen, de Spoorweg bovendien het recht storting te eischen van eene som, gelijk aan het ten onrechte betaalde bedrag.

ARTIKEL 39.

Verantwoordelijkheid van den Spoorweg voor zijn personeel.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijn personeel en voor de andere personen, van wier diensten hij bij het vervoer gebruik maakt.

Indien echter het spoorwegpersoneel op verzoek van den belanghebbende vrachtbrieven opstelt, vertalingen maakt of andere diensten bewijst, waartoe de Spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van den persoon, wien het deze diensten bewijst.

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

ARTICLE 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est formée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra 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 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent :

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21 ;

au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

HOOFDSTUK II.

Buitengerechtelijke reclames, rechtsvorderingen, rechtsgang en verjaring in geval van uit de vervoerovereenkomst geboren rechtsstrijd.

ARTIKEL 40.

Buitengerechtelijke reclames.

§ 1. — De buitengerechtelijke, op de vervoerovereenkomst steunende reclames moeten schriftelijk tot den in artikel 42 aangewezen Spoorweg worden gericht.

§ 2. — Tot indiening van de reclame zijn gerechtigd de personen, die krachtens artikel 41 eene rechtsvordering tegen den Spoorweg kunnen instellen.

§ 3. — Wanneer de reclame wordt ingediend door den afzender, moet hij den duplicaat-vrachtbrief overleggen. Wanneer zij wordt ingediend door den geadresseerde, moet hij den vrachtbrief overleggen, indien deze hem uitgereikt is.

§ 4. — De vrachtbrief, de duplicaat-vrachtbrief, en de overige documenten, welke de rechthebbende dienstig acht bij zijne reclame te voegen, moeten in het oorspronkelijke of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de Spoorweg dit verlangt, behoorlijk gewaarmerkt zijn.

Bij de afdoening van de reclame kan de Spoorweg overlegging in het oorspronkelijke verlangen van den vrachtbrief, den duplicaat-vrachtbrief of het remboursement-bewijs, ten einde hierop de getroffen afdoening vast te stellen.

ARTIKEL 41.

Personen, die bevoegd zijn tot het instellen van eene rechtsvordering tegen den Spoorweg.

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van eene krachtens de vervoerovereenkomst betaalde som, kan slechts ingesteld worden door dengene, die de betaling heeft gedaan.

§ 2. — De rechtsvordering wegens remboursements, bedoeld in artikel 19, kan slechts worden ingesteld door den afzender.

§ 3. — De overige, uit de vervoerovereenkomst tegen den Spoorweg voortspruitende rechtsvorderingen kunnen worden ingesteld :

door den afzender, zoolang hij overeenkomstig artikel 21 het recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst heeft;

door den geadresseerde van het tijdstip af, waarop hij of den vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, of de hem krachtens artikel 16, § 3, toekomstige rechten heeft doen gelden.

Deze rechtsvorderingen kunnen door den afzender slechts worden ingesteld op vertoon van den duplicaat-vrachtbrief. Bij gebreke hiervan kan hij zijne rechtsvordering tegen den Spoorweg slechts instellen, indien de geadresseerde hem daartoe heeft gemachtigd, of indien hij het bewijs levert, dat de geadresseerde het goed geweigerd heeft.

ARTICLE 42.

*Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée.
Compétence.*

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer expéditeur, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3; 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. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

ARTICLE 43.

*Constatacion de la perte partielle
ou d'une avarie subie par une marchandise.*

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et au besoin le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie du procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit sur sa demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation

ARTIKEL 42.

*Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kan worden
ingesteld. Rechtsbevoegdheid.*

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld of tegen den Spoorweg, welke dat bedrag geïnd heeft, of tegen den Spoorweg te wiens bate het bedrag te veel geïnd is.

§ 2. — De rechtsvordering wegens remboursements, bedoeld in artikel 19, kan slechts tegen den Spoorweg van afzending worden ingesteld.

§ 3. — De overige uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen kunnen slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg van afzending, den Spoorweg van bestemming of tegen den Spoorweg, waar zich het feit heeft voorgedaan, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld.

De Spoorweg van bestemming kan in rechte aangesproken worden, ook al heeft hij de goederen niet ontvangen.

De eischer heeft de keuze tusschen de genoemde Spoorwegen; is de rechtsvordering eenmaal ingesteld, dan is het recht van keuze vervallen.

§ 4. — De rechtsvordering kan slechts worden ingesteld voor den bevoegden rechter van den Staat, waartoe de gedaagde Spoorweg behoort, tenzij bij Staatsverdrag of akte van concessie anders is bepaald.

Wanneer eene onderneming zelfstandige spoorwegnetten in verschillende Staten exploiteert, wordt elk dezer netten, wat de toepassing van deze paragraaf betreft, als een afzonderlijke Spoorweg beschouwd.

§ 5. — In reconventie of bij wijze van exceptie kan de rechtsvordering ook tegen een anderen dan de in de §§ 1, 2 en 3 genoemde Spoorwegen worden ingesteld, indien de hoofdvordering op dezelfde vervoerovereenkomst gegrond is.

§ 6. — De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op het verhaal der Spoorwegen onderling, dat geregeld is in hoofdstuk III van dezen Titel.

ARTIKEL 43.

*Vaststelling van gedeeltelijk verlies of van beschadiging
van het goed.*

§ 1. — Indien een gedeeltelijk verlies of eene beschadiging door den Spoorweg ontdekt of vermoed of door den rechthebbende beweerd wordt, moet de Spoorweg zonder uitstel en zoo mogelijk in tegenwoordigheid van den rechthebbende bij proces-verbaal vaststellen de gesteldheid en zoo noodig het gewicht van het goed en, voor zoover mogelijk, het bedrag en de oorzaak der schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

Een afschrift van dat proces-verbaal wordt desverlaagd aan den rechthebbende kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. — Wanneer de rechthebbende zich met den inhoud van het proces-verbaal niet kan vereenigen, kan hij ver-

judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

ARTICLE 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

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

1° si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 3 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas trente jours, non compris celui de l'acceptation;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

c) si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire.

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation, à la condition :

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

langen, dat de gesteldheid en het gewicht van het goed, alsook de oorzaak en het beloop der schade, gerechtelijk worden vastgesteld, overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat, waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

ARTIKEL 44.

Vervallen van uit de vervoerovereenkomst tegen den Spoorweg voortvloeiende rechtsvorderingen.

§ 1. — Door de aanneming van het goed vervalt elke uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering tegen den Spoorweg.

§ 2. — De rechtsvordering vervalt echter niet :

1° indien de rechthebbende bewijst, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van den Spoorweg;

2° in geval zij wordt ingesteld wegens vertraging, en de vordering bij een der in artikel 42, § 3, genoemde Spoorwegen wordt ingediend binnen een termijn van dertig dagen, den dag der ontvangst daaronder niet begrepen;

3° in geval zij wordt ingesteld wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

a) als het verlies of de beschadiging voor de aanneming van het goed door den rechthebbende overeenkomstig artikel 43 is vastgesteld;

b) als de vaststelling, welke overeenkomstig artikel 43 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van den Spoorweg achterwege is gebleven;

c) als volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bij wagenlading verzonden goederen overeenkomstig artikel 27, § 4, opnieuw ten vervoer worden aangeboden, en het gedeeltelijk verlies of de schade is vastgesteld bij de aflevering aan den laatsten geadresseerde;

4° in geval zij wordt ingesteld wegens uiterlijk niet waarneembare gebreken, waarvan het bestaan na de aanneming is vastgesteld, onder voorwaarde :

a) dat niet door den Spoorweg aan den rechthebbende aangeboden zij om op het station van bestemming de gesteldheid van het goed vast te stellen;

b) dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 43 worde gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade, en uiterlijk binnen zeven dagen na dien der aanneming van het goed;

c) dat de rechthebbende bewijze, dat de schade is ontstaan in het tijdsverloop tusschen de aanneming ten vervoer en de aflevering;

5° wanneer de rechtsvordering strekt tot terugbetaling van betaalde bedragen of van het remboursement, bedoeld in artikel 19.

§ 3. — De rechthebbende kan de aanneming van het goed weigeren zelfs na inontvangstneming van den vrachtbrief en betaling van de vracht, zolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling van een door hem beweerde schade.

Voorbehoud, bij de inontvangstneming van het goed gemaakt, blijft zonder gevolg, tenzij de Spoorweg zoodanig voorbehoud heeft aangenomen.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

ARTICLE 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le Chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison :

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale :

du trentième jour après l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :

du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de l'acceptation de la marchandise au transport;

pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement :

du jour du règlement du compte avec l'expéditeur;

pour les demandes du Chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le Chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit :

du jour de la restitution de cette somme;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'art. 19 :

du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison;

e) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente :

du jour de la vente;

§ 4. — Indien een deel der in den vrachtbrief vermelde colli bij aflevering ontbreekt, kan de rechthebbende in het in artikel 16, § 1, bedoelde ontvangstbewijs met behoorlijke aanduiding van de ontbrekende colli vaststellen, dat deze hem niet zijn afgeleverd.

ARTIKEL 45.

Verjaring van uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen.

§ 1. — De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering verjaart door verloop van een jaar, indien het verschuldigde bedrag niet reeds door eene erkenning, eene dading of een vonnis is vastgesteld.

De verjaringstermijn is evenwel drie jaren, wanneer het eene vordering geldt :

a) van den afzender tot uitbetaling van een door den Spoorweg van den geadresseerde ontvangen remboursement;

b) van den afzender tot uitbetaling van de opbrengst van een door den Spoorweg gehouden verkooping;

c) wegens een door opzet veroorzaakte schade;

d) wegens het geval van bedrog, bedoeld in artikel 38.

§ 2. — De verjaring begint te loopen :

a) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van gedeeltelijk verlies, van beschadiging of van vertraging in de aflevering :

van den dag, waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van geheel verlies :

van den dertigsten dag na het verstrijken van den leveringsstermijn;

c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachtprijzen, van bijkomende kosten of van boeten, of voor de vorderingen tot verbetering van vrachtprijzen, in geval van onjuiste tarieftoepassing of van rekenfouten :

van den dag der betaling van den vrachtprijs, van de bijkomende kosten of van de boete, of, wanneer geene betaling heeft plaats gehad, van den dag der aanneming van het goed ten vervoer;

voor de vordering van bedragen, waarvan de frankeering door middel van eene frankeeringsnota heeft plaats gehad :

van den dag van afrekening met den afzender;

voor de vorderingen op den Spoorweg tot terugstorting van eene som, die door den geadresseerde in plaats van door den afzender betaald is, of omgekeerd, en welke de Spoorweg den rechthebbende moet teruggeven :

van den dag der terugbetaling van die som;

d) voor de vorderingen wegens remboursements, bedoeld in artikel 19 :

van den twee en veertigsten dag na het verstrijken van den leveringsstermijn;

e) voor de vorderingen tot betaling van de opbrengst van eene verkooping :

van den dag der verkooping;

f) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane :

du jour de la réclamation de la douane.

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. 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. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

ARTICLE 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

Règlement des comptes.

Recours des Chemins de fer entre eux.

ARTICLE 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

§ 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la mar-

f) voor de vorderingen tot bijbetaling van door de douane nagevorderde rechten :

van den dag, waarop deze eisch door de douane werd gesteld.

De als aanvang van den verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in den termijn begrepen.

§ 3. — Wanneer eene buitengerechterlijke reclame overeenkomstig artikel 40 schriftelijk bij den Spoorweg wordt ingediend, houdt de verjaring op te loopen. De verjaring begint weer te loopen van den dag, waarop de Spoorweg de reclame schriftelijk heeft afgewezen en de overgelegde stukken heeft teruggegeven. De bewijslast inzake ontvangst van de reclame of van het antwoord en van teruggave van de stukken rust op de partij, die zich op deze feiten beroept.

Latere reclames, welke op dezelfde rechtsvordering betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. — Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting der verjaring de wetten en reglementen van den Staat, waar de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 46.

Uitsluiting van hervatting van vervallen of verjaarde rechtsvorderingen.

De rechtsvordering, welke volgens de bepalingen der artikelen 44 en 45 is vervallen of verjaard, kan noch in reconventie noch bij wijze van exceptie worden hervat.

HOOFDSTUK III.

Afrekening. Verhaal der Spoorwegen onderling.

ARTIKEL 47.

Afrekening tusschen de Spoorwegen.

§ 1. — Elke Spoorweg, die hetzij bij vertrek of bij aankomst de vracht of andere uit de overeenkomst van vervoer voortvloeiende vorderingen heeft geïnd, is verplicht aan de betrokken Spoorwegen het hun toekomend aandeel in die vracht en die vorderingen uit te betalen.

§ 2. — De overgave van het goed door een Spoorweg aan den opvolgenden Spoorweg geeft den eersten het recht den tweeden onmiddellijk te debiteeren voor het bedrag der vracht en der vorderingen, waarmede het goed op het tijdstip der overgave blijkens den vrachtbrief was belast, onder voorbehoud van de definitieve afrekening overeenkomstig § 1 van dit artikel.

§ 3. — Behoudens zijne rechten tegen den afzender is de Spoorweg van afzending verantwoordelijk voor de vracht en andere kosten, welke hij niet heeft geïnd, ofschoon de afzender deze, krachtens den vrachtbrief, te zijnen laste genomen had.

§ 4. — Indien de Spoorweg van bestemming het goed

chandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

ARTICLE 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

ARTICLE 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

1° Entre deux Chemins de fer voisins :

a) le délai d'expédition est partagé également;

b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer;

aflevert zonder de vracht en de andere op het goed drukende kosten te innen, is hij, behoudens zijne rechten tegen den geadresseerde, verantwoordelijk voor de betaling van deze vracht en kosten.

ARTIKEL 48.

Verhaal in geval van schadeloosstelling voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging.

§ 1. — De Spoorweg, die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst eene schadeloosstelling betaald heeft voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging, heeft recht van verhaal op de Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, met inachtneming van de volgende bepalingen :

a) de Spoorweg, door wiens schuld de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) indien de schade veroorzaakt is door toedoen van meer dan één Spoorweg, is elke Spoorweg verantwoordelijk voor de door hem veroorzaakte schade. Indien vaststelling van ieders aandeel in de schade onmogelijk is, wordt de schadeloosstelling te hunnen laste gebracht volgens de beginselen onder letter c) vermeld;

c) indien niet bewezen kan worden, dat de schade door toedoen van een of meer Spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde schadeloosstelling gebracht ten laste van alle Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die, welke bewijzen dat de schade niet op hunne lijnen veroorzaakt is. De verdeling geschiedt naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

§ 2. — Ingeval een der Spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde deel omgeslagen over alle overige Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

ARTIKEL 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering.

§ 1. — De voorschriften van artikel 48 worden ook toegepast in geval van voor vertraging betaalde schadeloosstelling. Indien de vertraging veroorzaakt is door onregelmatigheden, welke op verschillende Spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding ten laste van deze Spoorwegen gebracht naar verhouding van den duur der vertraging op hunne netten.

§ 2. — De verdeling van de in artikel 11 dezer Overeenkomst vastgestelde leveringstermijnen tusschen de verschillende Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, geschiedt als volgt :

1° tusschen twee aangrenzende Spoorwegen :

a) de tijd voor de expeditie wordt gelijkelijk verdeeld;

b) de tijd voor het vervoer wordt naar verhouding van het aantal tariefkilometers over elk der twee Spoorwegen verdeeld;

2° Entre trois Chemins de fer ou plus :

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemins de fer participants;

c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

ARTICLE 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés 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. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

ARTICLE 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

2°. tussen drie of meer Spoorwegen :

a) vooraf worden van den tijd voor de expeditie zowel aan den eersten als aan den laatsten Spoorweg elk twaalf uur bij vrachtgoed en zes uur bij ijsgoed toegekend;

b) het overschot van den tijd voor de expeditie en een derde gedeelte van den tijd voor het vervoer worden over alle Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, gelijkelijk verdeeld;

c) de twee andere derde gedeelten van den tijd voor het vervoer worden naar verhouding van het aantal tariefkilometers over elk dezer Spoorwegen verdeeld.

§ 3. — De aanvullingstermijnen, waarop een Spoorweg recht heeft, worden aan dezen Spoorweg toegekend.

§ 4. — De tijd tussen het oogenblik, waarop het goed ten vervoer aan den eersten Spoorweg wordt aangeboden, en dat waarop de leveringstermijn begint te loopen, komt uitsluitend dezen Spoorweg ten goede.

§ 5. — De bovengenoemde verdeeling komt slechts in aanmerking, ingeval de geheele leveringstermijn niet in acht genomen is.

ARTIKEL 50.

Rechtsgang bij verhaal.

§ 1. — De Spoorweg, tegen wien het verhaal, bedoeld in de artikelen 48 en 49, wordt uitgeoefend, is nimmer ontvankelijk in de betwisting van de gegrondheid der betaling, gedaan door de administratie, welke het verhaal uitvoert, indien deze schadeloosstelling gerechtelijk is vastgesteld, nadat den Spoorweg de dagvaarding behoorlijk beteekend was en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussen te komen. De voor de beteekening en voor de tuschenkomst toegestane termijnen worden door den rechter, voor wien de hoofdvordering is aanhangig gemaakt, naar omstandigheden vastgesteld.

§ 2. — De Spoorweg, die verhaal wil uitoefenen, moet zijne daartoe strekkende rechtsvordering tegen alle betrokken Spoorwegen, met welke hij geene dading heeft aangegaan, tegelijk instellen, op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de niet gedagvaarde Spoorwegen.

§ 3. — De rechter beslist bij een en hetzelfde vonnis over alle voor hem aanhangig gemaakte vordering tot verhaal.

§ 4. — De in rechte aangesproken Spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. — Het is niet geoorloofd aan het geding tot schadevergoeding eene vordering tot verhaal te verbinden.

ARTIKEL 51.

Bevoegdheid tot kennisneming van rechtsvorderingen tot verhaal.

§ 1. — De rechter der plaats, waar de Spoorweg, tegen welken het verhaal wordt uitgeoefend, gevestigd is, is uitsluitend bevoegd om van alle rechtsvorderingen tot verhaal kennis te nemen.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

ARTICLE 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ARTICLE 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

ARTICLE 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

ARTICLE 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de

§ 2. — Indien de rechtsvordering tegen meer dan een Spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eischende Spoorweg de keus tusschen de verschillende rechters, die volgens de vorige paragraaf bevoegd zijn.

ARTIKEL 52.

Bijzondere overeenkomsten ter zake van het verhaal.

Door de voorgaande bepalingen wordt geen inbreuk gemaakt op de bevoegdheid der Spoorwegen om betreffende recht van verhaal onderling hetzij vooraf voor de verschillende gevallen, welke zich kunnen voordoen, hetzij voor een bepaald geval, bijzondere overeenkomsten te treffen.

TITEL IV.

BEPALINGEN VAN VERSCHILLENDE AARD.

ARTIKEL 53.

Toepassing van het nationale recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze overeenkomst, zijn in elken Staat de bepalingen der nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

ARTIKEL 54.

Algemeene regelen van rechtsgang.

Voor alle geschillen, waartoe de aan deze Overeenkomst onderworpen vervoeren aanleiding geven, wordt de vorm van het geding beheerscht door de wetten van het land van den rechter, die van het geschil kennis neemt, voor zoover in deze Overeenkomst geene afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

ARTIKEL 55.

Tenietkoerlegging van vonnissen. Beslaglegging en zekerheidstelling.

§ 1. — De vonnissen op legenspraak of bij verstek gewezen door den volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bevoegden rechter, worden, wanneer zij volgens de voor dien rechter geldende wetten uitvoerbaar zijn geworden, in elk der andere verdragsluitende Staten uitvoerbaar, zoodra de in dien Staat voorgeschreven formaliteiten vervuld zijn. Herziening van den inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op slechts voorloopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding boven de kosten van het geding, tegen een eischer, wegens het verliezen van zijn geding uitgesproken.

§ 2. — Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, welke een Spoorweg heeft op een

fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

ARTICLE 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

ARTICLE 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer ;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux ;

anderen Spoorweg, die niet tot denzelfden Staat behoort als de eerste, kan geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van den Staat, waartoe de Spoorweg, die schuldeischer is, behoort.

§ 3. — Op het rollend materieel van een Spoorweg, alsook op de hem toebehoorende roerende voorwerpen van elken aard, welke zich daarin bevinden, kan op het gebied van een anderen Staat dan dien, waartoe de Spoorweg, die eigenaar is, behoort, geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van laatstbedoelden Staat.

§ 4. — Bij rechtsvorderingen op de internationale vervoerovereenkomst gegrond, kan geene zekerheidstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

ARTIKEL 56.

Munteenheid. Herleidings- en aannemingskoers voor vreemde munt.

§ 1. — De in deze Overeenkomst of hare bijlagen in franken uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op den goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en van een gehalte van 0.900.

§ 2. — De Spoorweg is verplicht, door aanplakking aan de loketten of op eene andere doeltreffende wijze, de koersen bekend te maken, volgens welke hij de in vreemde muntsoort uitgedrukte vracht, remboursements, bijkomende of andere kosten, welke in binnenlandsche munt betaald worden, herleidt (herleidingskoers).

§ 3. — Evenzoo is een Spoorweg, die vreemd geld in betaling aanneemt, verplicht de koersen bekend te maken, waartegen hij dit aanneemt (aannemingskoers).

ARTIKEL 57.

Centraal bureau voor het internationaal vervoer per Spoorweg.

§ 1. — Om de uitvoering van deze Overeenkomst te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met :

a) het ontvangen van mededeelingen van elk der verdragsluitende Staten en van elk der betrokken Spoorwegen en het mededeelen daarvan aan de overige Staten en Spoorwegen ;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken van de mededeelingen van allerlei aard, welke voor den dienst van het internationaal vervoer van belang zijn ;

c) het uitspraak doen, op verzoek der partijen, i geschillen tusschen de Spoorwegen onderling ;

d) het vergemakkelijken van de door internationaal vervoer noodig geworden financiële betrekkingen tusschen de verschillende Spoorwegen en van de incasseering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht bevorderen van stevigheid der betrekkingen tusschen de Spoorwegen onderling ;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

ARTICLE 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

ARTICLE 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à

e) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot bijeenroeping van de conferenties, bedoeld in artikel 60, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. — Een bijzonder reglement, Bijlage V dezer Overeenkomst uitmakende, stelt den zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureau, alsook de middelen tot vervulling van zijne taak vast. Dit reglement en de hierin bij overeenkomst tusschen alle verdragsluitende Staten aangebrachte wijzigingen, hebben dezelfde waarde en geldigheidsduur als de Overeenkomst.

ARTIKEL 58.

Lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen.

§ 1. — Het in artikel 57 bedoelde Centraal bureau is belast met de samenstelling en het bijhouden van de lijst der aan deze Overeenkomst onderworpen lijnen. Te dien einde ontvangt het de kennisgevingen der verdragsluitende Staten omtrent de inschrijving of het schrappen van de lijnen van een Spoorweg of van een der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. — De deelneming van eene nieuwe lijn aan het internationaal vervoer begint eerst een maand na de dagtekening van den brief van het Centraal bureau, waarbij hare inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. — Het schrappen van een lijn door het Centraal bureau heeft plaats, zoodra diegene der verdragsluitende Staten, op wiens verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, aan het bureau heeft kennis gegeven, dat die lijn niet meer in staat is om aan de door de Overeenkomst opgelegde verplichtingen te voldoen.

§ 4. — De enkele ontvangst der van het Centraal bureau uitgegane kennisgeving geeft elken Spoorweg onmiddellijk het recht om met den geschrapt Spoorweg alle uit het internationale vervoer voortspruitende betrekkingen af te breken, behalve voor zooveel betreft onderweg zijnde zendingen, welke tot bestemming moeten worden vervoerd.

ARTIKEL 59.

Toelating van nieuwe Staten.

§ 1. — Elke Staat, geen ondertekenaar zijnde, die tot deze Overeenkomst wenscht toe te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitsersche Regeering, die alle deelhebbende Staten hiermede in kennis stelt, onder overlegging van eene nota van het Centraal bureau betreffende den toestand der spoorwegen van den verzoekenden Staat uit een oogpunt van internationaal vervoer.

§ 2. — Tenzij binnen een termijn van zes maanden na afzending van dit bericht ten minste twee Staten aan de Zwitsersche Regeering van hun verzet hiertegen hebben kennis gegeven, wordt het verzoek van rechtswege ingewilligd en daarvan door de Zwitsersche Regeering mededeeling gedaan aan den verzoekenden Staat en aan al de deelhebbende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitsersche

tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

ARTICLE 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VI de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

ARTICLE 61.

Dispositions spéciales pour certains transports.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'Annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. — Pour le transport des colis express, les Chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VIII.

§ 3. — Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les Chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants :

1° — transports avec document de transport négociable;

Regeering aan alle Staten en aan den verzoekenden Staat mede, dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. — Elke toelating treedt in werking eene maand na den datum der door de Zwitsersche Regeering verzonden kennisgeving.

ARTIKEL 60.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. — Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de in de laatste Conferentie aangenomen wijzigingen, komen de afgevaardigden der verdragsluitende Staten, daartoe door de Zwitsersche Regeering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde der verdragsluitende Staten gedaan verzoek zal eene conferentie vóór dat tijdstip worden bijeengeroepen.

§ 2. — De inwerkingtreding van de nieuwe Overeenkomst, uit eene herzieningsconferentie voortspruitende, brengt, ook voor de Staten, welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben bekrachtigd, buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede.

§ 3. — Om de Bijlage I op de hoogte van den tijd te houden, wordt eene Commissie van deskundigen ingesteld, welke organisatie en werkring door een bijzonder reglement, dat Bijlage VI van deze Overeenkomst uitmaakt, worden geregeld. De besluiten van deze Commissie worden door tusschenkomst van het Centraal bureau onverwijld ter kennis van de regeeringen der deelhebbende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen een termijn van twee maanden, gerekend van den dag der kennisgeving, ten minste twee regeeringen bezwaren hebben kenbaar gemaakt. Zij treden in werking den eersten dag van de derde maand na die, waarin het Centraal bureau vermeldt bij de mededeeling der besluiten den dag van inwerkingtreding.

ARTIKEL 61.

Bijzondere bepalingen voor sommige vervoeren.

Bijkomende bepalingen.

§ 1. — Op het vervoer van particuliere wagens zijn de bepalingen van Bijlage VII van toepassing.

§ 2. — Voor het vervoer van expresgoed kunnen de Spoorwegen door in hun tarieven daartoe strekkende bepalingen op te nemen sommige bijzondere maatregelen overeenkomen, overeenkomstig Bijlage VIII.

§ 3. — Voor de hieronder vermelde zendingen kunnen twee of meer verdragsluitende Staten door bijzondere schikkingen, of kunnen de Spoorwegen door in hunne tarieven daartoe strekkende bepalingen op te nemen, zekere voor die zendingen passende en van deze Overeenkomst afwijkende voorwaarden overeenkomen; in het bijzonder kan daarbij het gebruik van een vervoerdocument, afwijkend van het als Bijlage II aan deze Overeenkomst toegevoegde, worden voorgeschreven.

De hierbedoelde zendingen zijn de volgende :

1° zendingen met verhandelbaar vervoerdocument;

2° — transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;

3° — transports de journaux;

4° — transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;

5° — transports de cadres vides ou chargés;

6° — transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemins de fer.

§ 4. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

ARTICLE 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 63.

Ratifications.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

2° zendingen, die alleen tegen afgifte van den duplicaat-vrachtbrief mogen worden afgeleverd;

3° zendingen couranten;

4° zendingen kermis- of tentoonstellingsgoederen;

5° zendingen ledige of beladen laadkisten;

6° zendingen ladingsbenodigdheden en zendingen beschuttingsmiddelen tegen warmte en koude voor per spoor vervoerde goederen.

§ 4. — De bijkomende bepalingen, welke bepaalde verdragsluitende Staten of deelhebbende Spoorwegen nuttig mochten oordeelen voor de uitvoering dezer Overeenkomst openbaar te maken, worden door hen ter kennis van het Centraal bureau gebracht.

De voor de aanneming van deze bepalingen getroffen schikkingen kunnen op de Spoorwegen, die er mede hebben ingestemd, in den in de wetten en reglementen van elken Staat voorgeschreven vorm in werking treden, zonder echter inbreuk te mogen maken op de Internationale Overeenkomst.

Van hare inwerkingtreding wordt aan het Centraal bureau kennis gegeven.

ARTIKEL 62.

Duur van de uit toetreding tot de overeenkomst voortvloeiende verbintenis.

§ 1. — De duur van deze Overeenkomst is onbeperkt. Nochtans kan elke deelhebbende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken:

De eerste verbintenis loopt tot den 31^{sten} December van het vijfde jaar na inwerkingtreding van deze Overeenkomst. Elke Staat, die met het verstrijken van dien termijn zich wil terugtrekken, moet van zijn voornemen ten minste één jaar voor dien datum kennis geven aan de Zwitsersche Regeering, die zulks aan alle deelhebbende Staten zal berichten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen den genoemden termijn loopt de verbintenis van rechtswege door voor een tijdvak van drie jaar, en zoo vervolgens, telkens voor drie jaar, wanneer niet ten minste één jaar vóór den 31^{sten} December van het laatste jaar van één der driejarige tijdvakken eene opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. — Voor de nieuwe Staten, die in den loop van het vijfjarig tijdvak of van een der driejarige tijdvakken tot de Overeenkomst worden toegelaten, is deze tot het einde van dit tijdvak en verder tot het einde van elk der volgende tijdvakken verbindend, voor zoover zij niet ten minste één jaar vóór het verstrijken van een dier tijdvakken hunne verbintenis hebben opgezegd.

ARTIKEL 63.

Bekrachtiging.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingsoorkonden zullen zoo spoedig mogelijk bij de Zwitsersche Regeering worden neergelegd.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 64.

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

TITRE V.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

ARTICLE 65.

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à des brusques variations et que, d'autre part, pour des raisons d'ordre économique ou financier, certains Etats peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du chapitre III du Titre III de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières données aux Administrations de Chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant, pour certains trafics :

- 1° a) que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;
- b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;
- c) que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée;

2° que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis;

3° qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement.

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats. Les envois en

Zoodra de Overeenkomst door vijftien Staten zal zijn bekrachtigd, kan de Zwitsersche Regeering zich met de daarbij betrokken Regeeringen in verbinding stellen, ten einde met haar overleg te plegen ter zaken van de inwerkingtreding der Overeenkomst.

ARTIKEL 64.

Teksten der Overeenkomst, officieele vertalingen.

Deze Overeenkomst is overeenkomstig gevestigd diplomatiek gebruik in de Fransche taal gesloten en onderteekend.

Aan den Franschen tekst zijn een Duitsche en een Italiaansche tekst toegevoegd, welke de waarde hebben van officieele vertalingen.

Bij niet-overeenstemming is de Fransche tekst beslissend.

TITEL V.

OVERGANGSBEPALINGEN.

ARTIKEL 65.

Aangezien de waarde van de in de onderscheidene Staten geldende muntsoorten aan sterke schommelingen is onderworpen, en voorts sommige Staten om redenen van economischen of financieelen aard genoopt zouden kunnen worden maatregelen te treffen om de bezwaren in zake de toepassing der bepalingen van het III^e hoofdstuk van den III^e titel der Overeenkomst te ondervangen, kan elke Staat, hetzij door middel van tariefbepalingen, hetzij door overheidsmaatregelen, zooals aan Spoorwegdirecties verstrekte algemeene of bijzondere machtigingen, afwijken van de bepalingen der artikelen 17, 19 en 21 der Overeenkomst, door voor bepaalde verkeer te beschikken :

- 1° a) dat de zendingen uit dezen Staat niet dan gefrankeerd tot zijne grenzen zullen worden toegelaten;
- b) dat de zendingen bij binnenkomst van dezen Staat met geenerlei kosten mogen zijn belast of dat de zendingen met bestemming naar dezen Staat bij vertrek niet zullen mogen worden gefrankeerd dan tot zijn grenzen;
- c) dat de vracht van de zendingen, welke dezen Staat transiteeren, zal worden betaald, al naar de daaromtrent tusschen belanghebbenden getroffen regeling, hetzij in het land van vertrek, hetzij in dat van aankomst;
- 2° dat de zendingen aan welker vervoer de lijnen van dezen Staat deel hebben, niet met eenig remboursement zullen mogen worden belast en dat voorschotten niet zijn toegelaten;
- 3° dat het den afzender niet veroorloofd zal zijn de vervoerovereenkomst te wijzigen, voor zooveel betreft frankeering en remboursement.

De overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen worden aan het Centraal bureau te Bern medegedeeld. Zij treden niet eerder in werking, dan na verloop van acht dagen, te rekenen van den dag, waarop het Centraal bureau de overige Staten met deze maatregelen zal hebben in kennis

cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne :

Ulrich von HASSEL,
Heinrich NIEMACK,
Johannes KOFFKA.

Pour l'Autriche :

Dr. Ant. RINTELEN.

Pour la Belgique :

P. Albert de LIGNE.

Pour la Bulgarie :

Général Ivan VOLKOFF.

Pour le Danemark :

J. C. W. KRUSE.

Pour la Ville Libre de Dantzig :

Alfred WYSOCKI.

Pour l'Espagne :

G. de OJEDA.

Pour l'Estonie :

A. SCHMIDT.

gesteld. Voor zendingen, welke reeds onderweg zijn, gelden deze maatregelen niet.

Ter oorkonde waarvan, de Gevolmachtigden van bovengenoemde Staten en de Afgevaardigden van de Regeeringscommissie van het Grondgebied van het Saarbekken deze Overeenkomst hebben geteekend.

Gedaan te Rome, den 23^{sten} November 1933, in twee oorspronkelijke exemplaren, waarvan een zal worden bewaard in de archieven van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van het Koninkrijk Italië en het andere door de Italiaansche Regeering aan de Zwitsersche Regeering zal worden gezonden om in de archieven dezer Regeering te worden neergelegd. Een voor eensluidend gewaarmerkte afdruk van deze Overeenkomst zal door de zorgen der Italiaansche Regeering aan alle ter Conferentie vertegenwoordigde Staten alsook aan de Portugeesche Regeering worden overgelegd.

Voor Duitschland :

Ulrich von HASSEL,
Heinrich NIEMACK,
Johannes KOFFKA.

Voor Oostenrijk :

Dr. Ant. RINTELEN.

Voor België :

P. Albert de LIGNE.

Voor Bulgarije :

Generaal Ivan VOLKOFF.

Voor Denemarken :

J. C. W. KRUSE.

Voor de Vrije Stad Dantzig :

Alfred WYSOCKI.

Voor Spanje :

G. de OJEDA.

Voor Estland :

A. SCHMIDT.

Pour la Finlande :

Pontus ARTTI.

Pour la France :

Charles de CHAMBRUN.

Pour la Grèce :

M. C. MELAS.

Pour la Hongrie :

Frédéric VILLANI.

Pour l'Italie :

Lodovico LUCIOLLI,
A. GIANNINI,
Luigi MACCALLINI,
Lodovico BELMONTE,
Massimo CHIESA,
P. QUARONI,
A. LANDRA,
Salvatore MALTESE,
LA VALLE,
Luca PIETROMARCHI,
A. FILONI,
S. SCOCCIANI.

Pour la Lettonie :

Dr A. SPEKKE.

Pour le Liechtenstein :

HUNZIKER.

Pour le Luxembourg :

DUMONT.

Pour la Norvège :

J. IRGENS.

Pour les Pays-Bas :

J. PATIJN.

Voor Finland :

Pontus ARTTI.

Voor Frankrijk :

Charles de CHAMBRUN.

Voor Griekenland :

M. C. MELAS.

Voor Hongarije :

Frédéric VILLANI.

Voor Italië :

Lodovico LUCIOLLI,
A. GIANNINI,
Luigi MACCALLINI,
Lodovico BELMONTE,
Massimo CHIESA,
P. QUARONI,
A. LANDRA,
Salvatore MALTESE,
LA VALLE,
Luca PIETROMARCHI,
A. FILONI,
S. SCOCCIANI.

Voor Letland :

Dr A. SPEKKE.

Voor Liechtenstein

HUNZIKER.

Voor Luxemburg :

DUMONT.

Voor Noorwegen :

J. IRGENS.

Voor Nederland

J. PATIJN.

Pour la Pologne :

Alfred WYSOCKI.

Pour la Roumanie :

J. LUGOSIANU.

Pour la Suède :

Erik SJOBORG.

Pour la Suisse :

HUNZIKER.

Pour la Tchécoslovaquie :

F. CHVALKOVSKY.

Pour la Turquie :

Zeki NEBIL.

Pour la Yougoslavie :

Y. DOUTCHITCH.

*Pour la Commission de Gouvernement du territoire
du bassin de la Sarre :*

L. d'EHRNROOTH.

ANNEXE I.

Voir pour l'Annexe I (art. 4) (Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions), le *Moniteur belge* du 16 septembre 1933, n° 259 (1). Conformément à la décision de la Conférence le titre de la classe VI a été modifié et se lit comme suit :

« Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection. »

(1) Un nouveau texte de l'Annexe I a paru au *Moniteur belge* des 23 et 24 décembre 1935, n° 357/358.

Voor Polen :

Alfred WYSOCKI.

Voor Roemenië :

J. LUGOSIANU.

Voor Zweden :

Erik SJOBORG.

Voor Zwitserland :

HUNZIKER.

Voor Tsjechoslowakije :

F. CHVALKOVSKY.

Voor Turkije :

Zeki NEBIL.

Voor Joegoslavië :

Y. DOUTCHITCH.

*Voor de Regeeringscommissie van het Gebied
van het Saarbekken :*

L. d'EHRNROOTH.

BIJLAGE I

Zie voor Bijlage I (art. 4) (Bepalingen aangaande de goederen welke voorwaardelijk ten vervoer worden toegelaten) het *Staatsblad* van 16 September 1933, n° 259 (1), waarin overeenkomstig het besluit der Conferentie, het opschrift van klasse VI wordt gewijzigd en gelezen als volgt :

« Walgelijke en kwalijkriekende voortbrengselen. »

(1) Een nieuwe tekst van de Bijlage I is verschenen in het *Staatsblad* van 23 en 24 December 1935, n° 357/358.

ANNEXE III
(Article 12)BIJLAGE III.
(Artikel 12.)

Absence ou défectuosité d'emballage.

Afwezigheid of gebrekkige toestand der verpakking.

DECLARATION GENERALE

ALGEMEENE VERKLARING

La gare de du chemin de fer de
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour,
les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai
pour être expédiées, savoir :

Het station van den
spoorweg neemt van heden af op mijn verzoek ten vervoer
aan de hieronder aangeduide goederen, welke ik hem ter
verzending zal overgeven, te weten :

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont
accompagnées d'une lettre de voiture faisant mention de
la présente déclaration, sont remises au transport
sans emballage *)
sous l'emballage défectueux dont la description
suit *) :

Ik erken, dat deze goederen, wanneer zij vergezeld zijn
van een vrachtbrief, welke naar deze verklaring vercijst,
ten vervoer zijn overgegeven
zonder verpakking *)
met de gebrekkige verpakking, welke omschrijving
volgt *) :

A, le 19.....

....., den 19

(Signature.)

(Handteekening.)

*) Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.

*) Een dezer bepalingen naar gelang van toepasselijkheid doorhalen.

[illegible]

VRACHTGOED

Aanduiding der kosten, welke de afzender voor zijne rekening neemt:

Verzonden

תשובה

over...

Nº van den ge-
ledebrief

Wagens

[illegible]

193

Straat en huisnummer

to (stad on land)

* In te vullen door den afzonder, alleen waanwer
bij de lading verwerkt.

Station van bestemming

Evangelical preaching: a mission resistant to "new bulls" of the "modern"

Spoorweg van afzending

Spoorweg van bestemming.

Geladen door (spoorwag of afzender):

Value in letters

Aangifte van geldelijk belang bij de levering

Voorschotten, Remboursment.

Opgave

Vault in letters

Voorschotten

Remboursement

Naam, voornaam en adres van den afzender:

den 1. 1. 1919 10

Inndtekening

Stempel van het station
van afzending

Weegstempel

Stempel van het station van bestemming

De breed omlijnde gedeelten moeten door den Spoorweg, de andere door den alziender worden ingevuld. De alziender moet de vakken, welke hij niet iurult, door een streep ongeldig maken.

1 De Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg als ook de reglementen en tarieven der betrokken spoorwegen zijn op het vervoer van toepassing.

(Lengte van het papier 490 mm.)

(dikte van het papier 37 mm.)

[illegible]

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
84

[illegible]

Duplicata van VRACHTBRIEF ¹⁾

Aanduiding der kosten, welke de afzender voor zijne rekening neemt

Verzonden

1104

over.....

Nº van de
le afbrieft

Ann

Wagens

Serie*	Nummers*	Eigen- doms- merk *	Land- vermogen en bodem- oppervlakte.	Gewicht der lodige parti- culare culture wagens.
1	1			
2	2			
3	3			
4	4			
5	5			
6	6			
7	7			
8	8			
9	9			
10	10			
11	11			
12	12			
13	13			
14	14			
15	15			
16	16			
17	17			
18	18			
19	19			
20	20			
21	21			
22	22			
23	23			
24	24			
25	25			
26	26			
27	27			
28	28			
29	29			
30	30			
31	31			
32	32			
33	33			
34	34			
35	35			
36	36			
37	37			
38	38			
39	39			
40	40			
41	41			
42	42			
43	43			
44	44			
45	45			
46	46			
47	47			
48	48			
49	49			
50	50			
51	51			
52	52			
53	53			
54	54			
55	55			
56	56			
57	57			
58	58			
59	59			
60	60			
61	61			
62	62			
63	63			
64	64			
65	65			
66	66			
67	67			
68	68			
69	69			
70	70			
71	71			
72	72			
73	73			
74	74			
75	75			
76	76			
77	77			
78	78			
79	79			
80	80			
81	81			
82	82			
83	83			
84	84			
85	85			
86	86			
87	87			
88	88			
89	89			
90	90			
91	91			
92	92			
93	93			
94	94			
95	95			
96	96			
97	97			
98	98			
99	99			
100	100			

Straat en huisnummer

to (stad en land)

* In te vullen door den afzender, alleen wanneer hij de lading verwerkt.

Station van bestemming

Ergebnisse und Diskussion: „station constant“ of „non huius“ of to leveron

Spoorweg van afzending

Spoorweg van bestemming

Goluden door (spoorweg of afzender):

Da breed omrijnde gedeelten moeten door den Spoorweg, de andere door den afzender worden ingevuld. De afzender moet de vakken, welke hij niet invult, door een streep ongeldig maken.

[illegible]

Toe te passen tarieven en voorschriften omtrent de te volgen route

Verklaring voor de vervulling van de douane-, octrooi-, fiscaal-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten. Vermelding van de bijgevoegde stukken. Aantal en omschrijving der Rijkslooden. Eventuele aanwijzing van een gemachtigde. Andere bij wetten of reglementen bedoelde verklaringen.

Yelait in letters

Aangifte van geldelijk
belang bij de levering

Voorschotten. Romboursement.

Όργανο

Value in letters

Voorschotten

Reimbursement

Naam, voornaam en adres van den afzender:

den 19

Handteekening

Stempel van het station
van afzending

Weegstempel

Stempel van het station van bestemming

[illegible]

ANNEXE IV
(Article 21)

Modifications au contrat de transport.

La gare de du Chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédi-
tion ci-après désignée :

MARQUES et NUMÉROS	NOMBRE	NATURE de L'EMBALLAGE	DÉSIGNATION de la MARCHANDISE	POIDS en KILOGRAMMES

remise au transport avec la lettre de voiture ^{à grande *}
à petite
vitesse du 19... à l'adresse de
M à les modifications
suivantes *) :

- 1° la retourner à la station de départ à M.....;
- 2° l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures;
- 3° surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures;
- 4° la livrer à M..... à
gare du Chemin de fer de
- 5° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de
(en toutes lettres)
- 6° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de
(en toutes lettres)
- 7° la livrer sans recourir le montant du remboursement;
- 8° la livrer franco

A, le 19....

(Signature.)

*) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

BIJLAGE IV.
(Artikel 21.)

Wijzigingen in de vervoerovereenkomst.

Ik verzoek aan het station van den
..... spoorweg om in de vervoerovereenkomst
betreffende de hieronder vermelde zending :

MERKEN en NUMMERS	GETAL.	AARD der VERPAKKING	AANDUIDING van het GOED	GEWICHT in KILOGRAMMEN

welke ten uitvoer is gebracht met den ^{ijlgoed *}
vracht-
brief van den 19..... aan het adres
van M..... te de volgende
wijzigingen aan te brengen *) :

- 1° de zending op het station van vertrek terug te geven aan M.....;
- 2° haar in afwachting van nadere beschikkingen onderweg op te houden;
- 3° de aflevering op te schorten in afwachting van nadere beschikkingen;
- 4° haar af te leveren aan M....., te
station van den spoorweg;
- 5° haar niet af te leveren dan tegen betaling van een remboursement ten bedrage van
(voluit in letters)
- 6° haar af te leveren tegen betaling niet van het in den vrachtbrief vermelde remboursement, maar van een remboursement ten bedrage van
(voluit in letters)
- 7° haar af te leveren zonder het remboursement te innen;
- 8° haar af te leveren franco

....., den 19....

(Handtekening.)

*) Doorhalen wat niet verlangd wordt.

A la gare de du Chemin de fer de
 Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour
 y donner suite dans les conditions prévues au premier pa-
 ragraphe de l'article 22 de la Convention internationale
 concernant le transport des marchandises par Chemins de
 fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de
 roiture qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré
 à l'expéditeur relativement au remboursement a été ^{rectifié}
 retiré

La présente déclaration se réfère à notre télégramme du
 n°

A, le 19.....

LE CHEF DE GARE,

ANNEXE V.
 (Article 57.)

Règlement relatif à l'Office central
 des transports internationaux par Chemins de fer.

ARTICLE PREMIER

§ 1. — L'Office central des transports internationaux
 par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation, dans
 le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la
 Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont
 confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par
 les Etats contractants, proportionnellement à la longueur
 des lignes des Chemins de fer ou des parcours desservis
 par les autres entreprises admises à participer aux trans-
 ports effectués dans les conditions fixées par la Convention
 internationale. Toutefois, les lignes de navigation parti-
 cipent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seu-
 lement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribu-
 tion est de fr. 1.40 au maximum par kilomètre. Le montant
 du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera
 fixé, pour chaque service, par le Conseil fédéral suisse.
 L'Office central entendu, et en tenant compte des circon-
 stances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en
 totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central
 n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette
 base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite
 et de pension, dont des intérêts doivent servir à accorder
 des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et em-
 ployés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge
 avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitive-
 ment incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rap-
 port de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office
 central les invitera à verser leur part contributive aux dé-
 penses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er}
 octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième

Aan het station van den spoorweg.

Bovenstaande orders van den afzender worden doorge-
 zonden om daaraan uitvoering te geven overeenkomstig de
 bepalingen van § 1 van artikel 22 van de Internationale
 Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoor-
 weg. Zij zijn op de door den afzender overgelegden dupli-
 caat-vrachtbrief herhaald. Het aan den afzender met be-
 trekking tot het remboursement afgegeven bewijsstuk is
 gereviseerd

Deze verklaring heeft betrekking op ons tele-
 gram van den n°

..... den 19.....

DE STATIONSCHIEF,

BILAGE V.
 (Artikel 57.)

Reglement betreffende het Centraal bureau
 voor internationaal vervoer per Spoorweg.

ARTIKEL 1.

§ 1. — Het Centraal bureau voor internationaal vervoer
 per spoorweg heeft zijn zetel te Bern. Met zijne inrichting
 binnen de bij de bepalingen van artikel 57 der Overeen-
 komst gestelde grenzen, alsmede met het toezicht op zijne
 werkzaamheden, is de Zwitsersche Bondsraad belast.

§ 2. — De kosten van het Centraal bureau worden door
 de verdragsluitende Staten gedragen naar verhouding van
 de lengte van de lijnen der Spoorwegen of der trajecten,
 welke door andere ondernemingen worden bediend, aan
 welke vergund is deel te nemen aan het vervoer, dat op de
 bij de internationale Overeenkomst gestelde voorwaarden
 plaats vindt. Evenwel dragen scheepvaartlijnen in de kosten
 slechts bij naar verhouding van de helft van hare trajecten.
 De bijdrage bedraagt voor elken Staat ten hoogste fr. 1,40
 per kilometer. Het bedrag van het jaarlijksch crediet per
 kilometer spoorweg wordt voor elk dienstjaar door den
 Zwitserschen Bondsraad, het Centraal bureau gehoord en
 rekening houdende met de zich voordoende omstandigheden
 en behoeften, vastgesteld. Het wordt steeds ten volle gehe-
 ven. Als de werkelijke kosten van het Centraal bureau het
 bedrag van het op dien grondslag berekend crediet niet
 bereikt hebben, wordt het niet bestede saldo in het pen-
 sioen- en ondersteuningsfonds gestort, welks rente wordt
 aangewend om aan de ambtenaren en beambten van het
 Centraal bureau ondersteuning of schadevergoedingen
 toe te kennen, indien zij ten gevolge van gevorderden
 leeftijd, door ongevallen of ziekte, blijvend ongeschikt
 worden voor de vervulling van hunne betrekking.

Bij de toezending aan de verdragsluitende Staten van
 het jaarverslag en van de jaarlijkse rekening noodigt het
 Centraal bureau deze uit tot storting van hunne bijdragen
 in de kosten van het afgelopen dienstjaar. Een Staat, die
 op den 1^{sten} October zijn aandeel niet heeft gestort, zal ten

fois invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'aviserà, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouverts devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 2.

§ 1. --- L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

tweeden male worden uitgenoodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal bureau in den aanvang van het volgende jaar een nieuw, tegelijkertijd met het verslag over het nieuwe verstreken dienstjaar. Is op den 1sten Juli daarop volgende geenerlei gevolg aan dat rappel gegeven, dan zal een vierde poging bij den nalatigen Staat worden aangewend om hem te bewegen de beide verschenen annuïteiten te betalen: blijft deze zonder gevolg, dan bericht het Centraal bureau hem drie maanden later, dat, indien de verwachte storting aan het einde van het jaar niet heeft plaats gehad, het uitblijven daarvan zal worden aangemerkt als eene stilzwijgende uiting van zijn wensch om zich aan de Overeenkomst te onttrekken. Wordt aan dezen laatsten stap tot op den 31sten December geen gevolg gegeven, dan gaat het Centraal bureau, acte nemende van den stilzwijgend te kennen gegeven wensch van den in gebreke gebleven Staat om zich aan de Overeenkomst te onttrekken, over tot schrapping van de lijnen van dien Staat uit de lijst der Spoorwegen, welke tot den dienst van het internationaal vervoer zijn toegelaten.

De niet geïnde bedragen moeten zooveel mogelijk gedeekt worden uit de gewone credieten, waarover het Centraal bureau beschikt en kunnen over vier dienstjaren verdeeld worden. Het deel van het tekort, dat op deze wijze niet kan worden gedeekt, wordt op eene afzonderlijke rekening ten laste van de andere Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometers spoorweg, dat op den dag der tenlastebrenging onder de Overeenkomst viel; daarin zal elk hunner in zooverre worden betrokken als hij gedurende het tweejarig tijdvak, dat op het tijdstip van uittreding van den nalatigen Staat is verstreken, met dezen deel heeft genomen aan de Overeenkomst. Een Staat, wiens lijnen overeenkomstig de in de voorgaande alinea vermelde voorwaarden zullen zijn geschrapt, zal deze niet opnieuw voor den dienst van het internationaal vervoer kunnen doen inschrijven dan na voorafgaande betaling van de bedragen, welke gezegde Staat voor de in aanmerking komende jaren verschuldigd is gebleven en wel met eene rente van vijf ten honderd, te rekenen van het einde van de zesde maand, welke is verstreken sedert den dag, waarop het Centraal bureau hem voor de eerste maal heeft uitgenoodigd om het te zijnen laste komende deel der kosten te betalen.

ARTIKEL 2.

§ 1. — Het Centraal bureau geeft een maandblad uit, bevattende de inlichtingen noodig voor de toepassing van de Overeenkomst, met name de mededeelingen betreffende de lijst der Spoorwegen en andere ondernemingen en betreffende de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen, alsmede de gegevens betreffende de rechtspraak en de statistiek, welke het nuttig mocht achten daarin op te nemen.

§ 2. — Het blad wordt in het Fransch en in het Duitsch gesteld. Een exemplaar wordt kosteloos aan elk der Staten en aan elk der betrokken spoorwegbesturen toegezonden. Voor meer exemplaren, die verlangd worden, moet de door het Centraal bureau vastgestelde prijs worden betaald.

ARTICLE 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ANNEXE VI.
(Article 60.)

Règlement relatif à la Commission d'experts.

ARTICLE PREMIER.

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

ARTIKEL 3.

§ 1. — De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen kunnen door het schuldeischende spoorwegbestuur aan het Centraal bureau worden gezonden, ten einde de voldoening daarvan te bevorderen. Te dien einde zal het Centraal bureau den Spoorweg, die schuldenaar is, aanmanen de vordering te voldoen of de redenen der weigering van betaling mede te deelen.

§ 2. — Als het Centraal bureau van oordeel is, dat de voor weigering aangevoerde redenen voldoende gegrondd zijn, verwijst het de partijen naar den bevoegden rechter.

§ 3. — Is het Centraal bureau van oordeel, dat het geheel of een deel der som werkelijk verschuldigd is, dan kan het, na raadpleging van een deskundige, verklaren, dat de Spoorweg, die schuldenaar is, gehouden zal zijn om het geheel of een deel der vordering bij het Centraal bureau te storten; de aldus gestorte som moet tot de eindbeslissing van de zaak door den bevoegden rechter bij het bureau in bewaring blijven.

§ 4. — Ingeval eene vervoeronderneming gedurende veertien dagen in gebreke is gebleven aan den last van het Centraal bureau te voldoen, wordt haar eene nieuwe aanmaning toegezonden met aanduiding van de gevolgen, welke hare verdere weigering zoude na zich sleepen.

§ 5. — Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal bureau aan den Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een gemotiveerd bericht, met uitnoodiging te overwegen, welke maatregelen genomen moeten worden, bepaaldelijk ook om te onderzoeken, of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst van Spoorwegen moeten worden gehandhaafd.

§ 6. — Ingeval de Staat, waartoe de schuldenaar zijnde onderneming behoort, verklaart, dat hij ondanks de wanbetaling meent, de lijnen dier onderneming niet op de lijst te moeten doen schrappen, of wanneer hij gedurende zes weken het bericht van het Centraal bureau onbeantwoord laat, zal die Staat van rechtswege geacht worden de borgstelling op zich te nemen van de solvabiliteit der bedoelde onderneming, voor zooveel de uit het internationaal vervoer voortvloeiende vorderingen betreft.

BIJLAGE VI.
(Artikel 60.)

Reglement betreffende de Commissie van deskundigen.

ARTIKEL 1.

Duitschland, Frankrijk en Italië zijn bij voortduring in de Commissie van deskundigen vertegenwoordigd. Alle overige verdragsluitende Staten kunnen, indien zij het noodig oordeelen, zich op de zittingen der Commissie doen vertegenwoordigen.

ARTICLE 2.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la Commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

ARTICLE 3.

La Commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

ARTICLE 4.

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

ARTICLE 5.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le Président de la séance a voix prépondérante.

ARTICLE 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 7.

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

ARTICLE 8.

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

ANNEXE VII.

(Article 61, § 1.)

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.).

ARTICLE PREMIER

Définition des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au

ARTIKEL 2.

De Regeeringen der verdragsluitende Staten deelen hare wenschen en voorstellen betreffende de Bijlage I met de bevestigingen mede aan het Centraal bureau voor het Internationaal vervoer per spoorweg, welke door het Centraal bureau onmiddellijk ter kennis van de andere verdragsluitende Staten worden gebracht. Telkens, wanneer zich de noodzakelijkheid doet gevoelen, zal het Centraal bureau de Commissie uitnoodigen om eene zitting te houden. Alle verdragsluitende Staten zullen twee maanden van te voren van de zittingen der Commissie bericht ontvangen. Dit bericht moet de punten der agenda nauwkeurig vermelden.

ARTIKEL 3.

De Commissie is rechtsgeldig samengesteld, wanneer drie der verdragsluitende Staten vertegenwoordigd zijn.

ARTIKEL 4.

De Commissie wijst voor elke zitting haar voorzitter en plaatsvervangend-voorzitter aan.

ARTIKEL 5.

De besluiten der Commissie worden genomen bij meerderheid van stemmen der vertegenwoordigde Staten. Bij staking van stemmen heeft de Voorzitter eene beslissende stem.

ARTIKEL 6.

Elke Staat draagt de kosten van zijne vertegenwoordigers.

ARTIKEL 7.

Het Secretariaat en de briefwisseling der Commissie wordt door het Centraal bureau behartigd.

ARTIKEL 8.

De directeur van het Centraal bureau, of bij diens ontstentenis de onder-directeur, woont de zittingen der Commissie bij en heeft daarin eene raadgevende stem.

BIJLAGE VII.

(Artikel 61, § 1.)

Internationaal reglement voor het vervoer van particuliere wagens. (R. I. P.).

ARTIKEL 1.

Omschrijving van wat onder particuliere wagens is te verstaan.

§ 1. — Onder particuliere wagens, welke tot het internationaal verkeer zijn toegelaten, worden verstaan de in

paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un Chemin de fer et munis de la marque distinctive P. Pour l'application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. — Ces wagons sont :

a) les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons);

b) les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie;

c) les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre Chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. — Le Chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

ARTICLE 2.

Droit de disposition.

§ 1. — Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le Chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au Chemin de fer immatriculateur; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. — Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. — A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de par-

de volgende paragraaf genoemde bijzondere wagentypen, welke in het wagenpark van een Spoorweg op naam van een particulier (persoon of maatschappij) worden ingeschreven en welke van het kenmerk P worden voorzien. Voor de toepassing van dit Reglement wordt als eigenaar van den wagen beschouwd de particulier op wiens verzoek de opneming heeft plaats gehad. Diens naam of firma moet op den wagen zijn vermeld.

§ 2. — Deze wagens zijn :

a) reservoirwagens (ketel-, reservoir-, fust-, bak-, pot-, kannenwagens);

b) machinewagens, welke koude of warmte voortbrengen, onverschillig of hunne laadruimte al of niet geheel door het toestel wordt ingenomen;

c) andere voor het vervoer van bepaalde goederen bijzonder ingerichte wagens.

Bij door de Spoorwegen onderling te sluiten overeenkomsten kunnen voor bepaalde trajecten andere dan de hiervoren genoemde wagens worden toegelaten.

§ 3. — Alleen de Spoorweg, die den wagen heeft ingeschreven, is bevoegd te beslissen, of volgens vorenstaande bepalingen de wagen tot het internationaal verkeer wordt toegelaten.

ARTIKEL 2.

Beschikkingsrecht.

§ 1. — Het recht om over den particulieren wagen te beschikken berust in beginsel bij den eigenaar.

§ 2. — De afzender van een ledigen of beladen particulieren wagen, die niet tevens eigenaar daarvan is, moet, tegelijk met den vrachtbrief, een door den eigenaar van dien wagen geschreven verklaring overleggen, waarin deze met het voorgenomen vervoer instemt. De Spoorweg mag deze schriftelijke verklaring niet eischen, als het station, vanwaar de ledige of beladen wagen wordt afgezonden, behoort tot de administratie, die den wagen heeft ingeschreven en als de eigenaar er in toestemt. Deze toestemming moet schriftelijk gegeven worden aan den Spoorweg, die den wagen heeft ingeschreven; zij mag op een gedeelte of op het geheel der ten name van den betrokken eigenaar ingeschreven wagens betrekking hebben.

De verklaring van den eigenaar wordt niet vereischt, wanneer de geadresseerde van een door den eigenaar ter belading verzonden ledige wagen dezen weder beladen ten vervoer aanbiedt op het station, waar de wagen ledig is aangekomen.

De afzender van een ledigen wagen kan zonder toestemming van den eigenaar de vervoerovereenkomst niet wijzigen.

§ 3. — Wordt een ledige of beladen particuliere wagen ten vervoer aangeboden door een afzender, die niet tevens eigenaar is, dan wordt het recht van den eigenaar om over den wagen te beschikken, tijdens den duur van het transport opgeschort, behoudens het geval, bedoeld in artikel 3, § 5.

§ 4. — Tenzij de eigenaar anders heeft beschikt, heeft de geadresseerde van het goed, dat aangekomen is in een par-

liculier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, aux frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

ARTICLE 3.

Conditions de transport des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. — Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, les indications suivantes :

a) s'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « vide allant prendre charge » ou bien « vide en retour » ;

b) s'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans la colonne « Marque et numéros », le Chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. — Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. — Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

§ 5. — Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du Chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec la lettre de voiture établie au nom

particulier, le droit de renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — Indien de eigenaar niet anders heeft beschikt en indien de geadresseerde geen gebruik maakt van het in § 4 bedoelde recht, mag de Spoorweg den wagon na lossing ambtshalve op kosten van den eigenaar en met een op naam en adres van dezen gestelden vrachtbrief aan het depôtstation terugzenden.

Deze bepaling is ook van toepassing op de ter belading ledig aangekomen wagens, welke de geadresseerde niet binnen een termijn van acht dagen na aankomst weder beladen ten vervoer heeft aangeboden, indien de eigenaar vóór het verstrijken van dien termijn niet anders heeft beschikt.

De bepalingen van deze paragraaf gelden niet voor wagens, welke zich op particuliere verbindingssporen bevinden.

ARTIKEL 3.

Vervoer voorwaarden voor particuliere wagens.

§ 1. — Ledige particuliere wagens worden met internationale vrachtbrief ten vervoer aangeboden.

§ 2. — De afzender moet, behalve de bij de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg bedoelde gegevens, de volgende aanwijzingen in den vrachtbrief opnemen :

a) bij een ledigen wagon, in de kolom « Aanduiding van het goed » de aantekening « ledig ter belading » of wel « ledig teruggaand » ;

b) bij een ledigen of beladen wagon in de kolom « Merken en nummers » den Spoorweg, die den wagon heeft ingeschreven, het nummer en het depôtstation van den wagon.

§ 3. — De particuliere wagon mag niet gebruikt worden voor het vervoer van andere goederen dan die, waarvoor bij bestemd is.

§ 4. — Als de particuliere wagon met bijzondere toestellen is uitgerust (koeltoestellen, waterreservoirs, mechanische inrichtingen, enz.) moet de bediening daarvan door den afzender of door den geadresseerde geschieden.

§ 5. — Wordt een ledig ter belading verzonden particuliere wagon onderweg zoodanig beschadigd, dat hij, naar het oordeel van den Spoorweg nog slechts in ledigen toestand loopen kan, dan houdt het station, waar de schade is vastgesteld, den wagon op, en wint onverwijld en rechtstreeks per particulier telegram, waarvan de kosten ten laste van den eigenaar komen, diens instructies in. Is de eigenaar niet tevens de afzender van den wagon, dan zendt het station, waar de schade is vastgesteld, hiervan door tusschenkomst van het station van afzending eveneens bericht aan den afzender.

Zijn van den eigenaar binnen acht dagen na verzending van het telegram geen instructies ontvangen, dan heeft de Spoorweg het recht den wagon ambtshalve terug te zenden naar het depôtstation, met een op naam en adres van den

et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du Chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également :

a) aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche pas leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination;

b) aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le Chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompt détérioration, le Chemin de fer est en droit de la vendre, au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque la marchandise a été vendue, le Chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le Chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

ARTICLE 4.

Exclusion des remboursements, des débours et de la déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le Chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

ARTICLE 5.

Responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

eigenaar gestelden vrachtbrieff. De redenen der terugzending moeten op den vrachtbrieff worden vermeld.

De vervoerkosten en de andere tot aan het station, waar de wagen is opgehouden, ontstane kosten, alsook die, welke voortspruiten hetzij uit de uitvoering der instructies van den eigenaar, hetzij uit de ambtshalve terugzending van den wagen naar zijn depôtstation, komen ten laste van de zending.

De rechten van den eigenaar blijven, met inachtneming van de bepalingen van artikel 5 hieronder, voorbehouden, wanneer het oponthoud van den wagen door schuld van den Spoorweg is veroorzaakt.

De bepalingen van deze paragraaf zijn eveneens van toepassing op :

a) ledige ter belading verzonden of ledig teruggaande wagens, welke onderweg zoodanig beschadigd worden, dat zij niet meer kunnen lopen. Ledig teruggaande wagens, welke onderweg beschadigd worden, maar niet zoodanig, dat zij niet in ledigen toestand zouden kunnen lopen, moeten naar hunne bestemming worden doorgevoerd;

b) in beladen toestand verzonden wagens, welke tengevolge van beschadiging niet meer kunnen lopen of geen voldoende zekerheid meer voor het vervoer bieden. In dit geval wint de Spoorweg, tenzij hij het verkieslijk acht den wagen over te laden, bij den afzender inlichtingen in wat met het goed moet gebeuren. Indien het goed aan spoedig bederf onderhevig is, mag de Spoorweg het zonder eenige formaliteit zoo goed mogelijk verkoopen, waarmede de afzender op diens kosten telegrafisch in kennis wordt gesteld. Heeft de overlading ambtshalve plaats of op verzoek van den afzender, of is het goed verkocht, dan eischt de Spoorweg van den eigenaar van den wagen instructies betreffende den wagen.

De eigenaar wordt niet om instructies verzocht, indien de Spoorweg met geringe arbeidsprestatie op eigen kosten de herstellingen verricht, welke noodig zijn om het lopen van den wagen mogelijk te maken of hem weer bruikbaar te maken.

ARTIKEL 4.

Uitsluiting van remboursements, van voorschotten en van aangifte van het belang bij de aflevering.

§ 1. — Zendingen ledige particuliere wagens mogen niet met remboursements of voorschotten worden belast. Evenwel heeft de Spoorweg het recht te zending te belasten met de voorafgaande vervoerkosten en in het algemeen met alle kosten, welke daarop gekomen mochten zijn.

§ 2. — Aangifte van het belang bij de aflevering is niet toegestaan voor het vervoer van ledige particuliere wagens.

ARTIKEL 5.

Aansprakelijkheid.

§ 1. — De Spoorweg is uitsluitend tegenover den eigenaar aansprakelijk voor overschrijding van den leverings-tijd van een particulieren wagen.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 2. — En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers ou de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stipulations figurant dans les contrats d'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. — En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § premier de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer est dressé par le Chemin de fer. Si le propriétaire établit que le dommage résulte de la faute du Chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le Chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. — En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le Chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'après d'outillage amovibles.

§ 7. — Le Chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au Chemin de fer.

§ 8. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. — Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au Chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage, réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures, soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du Chemin de fer.

Le Chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paiement des indemnités que

De leveringstijden loopen niet door tijdens den stilstand van den wagen tengevolge van zoodanige beschadiging van dezen, dat geen verder vervoer mogelijk is.

§ 2. — Bij overschrijding van de leveringstijden voor in particuliere wagens geladen goederen, wordt geen aansprakelijkheid aanvaard voor vertraagde aflevering van den wagen.

§ 3. — Voor het verloren gaan of de beschadiging van particuliere wagens of voor het verlies van losse onderdeelen dezer wagens is de Spoorweg alleen tegenover den eigenaar van den wagen aansprakelijk.

§ 4. — Voor het verloren of te niet gaan van den wagen is de Spoorweg slechts overeenkomstig de bepalingen der op de inschrijving in het wagenpark betrekking hebbende contracten, of overeenkomstig de reglementaire of tarief-bepalingen aansprakelijk.

§ 5. — Bij beschadiging van een particulieren wagen of bij het verlies van losse onderdeelen daarvan, wordt door den Spoorweg het proces-verbaal opgemaakt, bedoeld in artikel 43, § 1, van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg. Als de eigenaar aantoonst, dat de schade is ontstaan door schuld van den Spoorweg, worden, indien hij dit eischt, door den Spoorweg, die den wagen heeft ingeschreven en onder inachtneming van navermelde bepalingen, de door hem aan het herstel van den wagen bestede kosten vergoed, zonder verdere schadeloosstelling.

§ 6. — Bij verlies of beschadiging van losse wagenonderdeelen is de Spoorweg slechts aansprakelijk indien deze onderdeelen op de beide langsijden van den wagen, of, indien het een gesloten wagen betreft, aan den binnenkant daarvan zijn vermeld. De Spoorweg neemt geenerlei aansprakelijkheid op zich voor het verlies of de beschadiging van losse gereedschappen.

§ 7. — De Spoorweg is slechts dan aansprakelijk voor schade aan vaten van steen, glas of gebakken aarde, enz., wanneer deze zich gelijktijdig voordoet met eene andere beschadiging van den wagen, welke volgens de voorafgaande bepalingen te zijnen laste komt.

Hij is evenmin aansprakelijk voor schade aan vaatwerk, dat inwendig bekleed is (glazuur, éboniet, enz.), wanneer dit geen spoor van aan den Spoorweg te wijten uitwendige beschadiging vertoont.

§ 8. — De Spoorweg is niet aansprakelijk voor door brand of explosie aan den wagen veroorzaakte schade.

§ 9. — De eigenaar is aansprakelijk voor alle schade, welke aan den Spoorweg of aan derden wordt veroorzaakt, hetzij door de bijzondere toestellen (verwarmingstoestellen, koelapparaten, enz.) en de bediening daarvan, hetzij door het toelaten van een geleider, hetzij door de zich in den wagen bevindende bedrijfsstoffen der toestellen, hetzij door onvoldoende dichtheid der afsluiters, hetzij door eenig ander feit, dat met het gebruik en den omloop van den wagen verband houdt. De eigenaar is niet aansprakelijk indien de schade is ontstaan door schuld van den Spoorweg.

De Spoorweg heeft het recht van den eigenaar eene borgstelling te eischen voor de schadevergoedingen, welke de

ce propriétaire serait tenu de payer au Chemin de fer en vertu des dispositions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le Chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. — Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. — Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le Chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

ARTICLE 6.

Dispositions générales.

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

ANNEXE VIII.

(Article 61, § 2.)

Règlement international concernant le transport des colis express.

§ 1. — Ne sont considérés comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Les objets énumérés dans l'Annexe I à ladite Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de la dite Convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite Annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou

eigenaar krachtens de voorgaande bepalingen gehouden is aan den Spoorweg te voldoen.

Voor de vorderingen, ontstaan uit hoofde van deze schade, heeft de Spoorweg op den particulieren wagon de rechten van een pandhouder.

§ 10. — Wegens stilstand van den wagon tijdens periodieke onderhoudswerkzaamheden, alsook tijdens het herstel van beschadigingen kan de eigenaar geen recht op schade-loosstelling doen gelden.

§ 11. — Reclames en rechtsovereenkomsten, gegrond op voorstaande paragrafen, kunnen slechts door den eigenaar van den wagon worden aanhangig gemaakt; de op de §§ 4 tot 10 steunende reclames en rechtsovereenkomsten kunnen slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg, die den wagon heeft ingeschreven.

ARTIKEL 6.

Algemeene bepaling.

Voor zoover de voorgaande bepalingen daarmede niet in tegenspraak zijn, zijn de bepalingen der Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (I. O. G.) op het vervoer van ledige en beladen particuliere wagons van toepassing.

BIJLAGE VIII.

(Artikel 60, § 2.)

Internationaal reglement betreffende het vervoer van expresgoed.

§ 1. — Als expresgoed worden slechts die goederen aangemerkt, welke op de voorwaarden van een internationaal tarief met groote snelheid worden vervoerd.

Ten vervoer als expresgoed mogen slechts goederen worden toegelaten, welke op normale wijze in den bagagewagen der reizigerstreinen kunnen geladen worden. Bij de tarieven kan hiervan worden afgeweken.

§ 2. — De in artikel 3 van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg genoemde goederen zijn van dit vervoer uitgesloten. De in de Bijlage I tot genoemde Overeenkomst genoemde voorwerpen of die, waarop de bijzondere schikkingen, welke krachtens de bepalingen van artikel 4, § 2, van genoemde Overeenkomst worden getroffen, betrekking hebben, worden, op de voorwaarden, bij genoemde Bijlage of bij bedoelde schikkingen vastgesteld, ten vervoer als expresgoed toegelaten, voor zoover ze ten vervoer als ijlgoed mogen worden aangenomen. Bij de tarieven wordt bepaald, of ook andere goederen van het vervoer mogen worden uitgesloten of onder bepaalde voorwaarden mogen worden toegelaten.

§ 3. — Expresgoed mag met een ander vervoerdocument dan de in artikel 6, § 1, van de Internationale Overeenkomst omtrent het goederenvervoer per spoorweg bedoelde vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden. Het te bezigen formulier en de gegevens, die er op moeten of mogen wor-

peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes :

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) le nombre des colis, la description de l'emballage, et la désignation de la nature des marchandises;
- d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le Chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent en tout cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la Convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant le transport des voyageurs et des bagages
par Chemins de fer (C. I. V.)

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie, avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du bassin de la Sarre; ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Berne le 23 octobre 1924; en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

den ingevuld, worden bij de tarieven bepaald. In ieder geval moeten in het vervoerdocument de volgende gegevens voorkomen :

- a) de aanduiding van de stations van afzending en van bestemming;
- b) de naam en het adres van den afzender en van den geadresseerde;
- c) het aantal der colli; de omschrijving van de verpakking en de vermelding van de soort der goederen;
- d) de vermelding van de voor de vervulling der douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke voorschriften bijgevoegde stukken.

§ 4. — De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de of door hem zelf of volgens aanwijzing van den Spoorweg op het vervoerdocument geplaatste gegevens en verklaringen; hij draagt alle gevolgen, welke voortvloeien uit het feit, dat die gegevens of verklaringen onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn.

§ 5. — Expresgoed moet met snelle vervoermiddelen binnen de bij de tarieven bepaalde termijnen worden vervoerd. De leveringstijden moeten in elk geval korter zijn dan de kortste bij de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg bepaalde leveringstijden.

§ 6. — Bij de tarieven mogen ook andere dan de hierboven genoemde afwijkingen van de bepalingen van voorsz. Overeenkomst worden toegestaan; van de bepalingen der artikelen 26, 27, 28, 29, 31, 32 en 36 tot en met 46 van voormelde Overeenkomst mag echter niet worden afgeweken.

Voor zoover vorenstaande bepalingen en de tariefbepalingen niet daarmede in tegenspraak zijn, zijn de bepalingen der Internationale Overeenkomst omtrent het goederenvervoer per spoorweg op het vervoer van expresgoed van toepassing.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST.

Betreffende het vervoer van reizigers en bagage
per spoorweg (I. O. R.).

Duitschland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Denemarken, de Vrije Stad Dantzig, Spanje, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Liechtenstein, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Polen, Roemenië, Zweden, Zwitserland, Tjechoslowakije, Turkije, Joegoslavië, met deelneming van de Afgevaardigden der Regeringscommissie van het Saarbekkengebied; de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 23 October 1924 te Bern ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage te herzien, overeenkomstig artikel 60 dier Overeenkomst, hebben besloten daartoe eene nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeengekomen :

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

ARTICLE PREMIER.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention :

1. Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2. — Les transports entre stations de deux Etats limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

ARTICLE 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modi-

TITEL I.

DOEL EN DRAAGWIJDTE VAN DE OVEREENKOMST.

ARTIKEL 1.

Spoorwegen en vervoer, waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. — Deze Overeenkomst is van toepassing op elk reizigers- en bagagevervoer met internationaal vervoerbewijs voor trajecten, gelegen op het grondgebied van ten minste twee der verdragsluitende Staten, hetwelk uitsluitend plaats vindt over lijnen, welke in de overeenkomstig artikel 58 dezer Overeenkomst opgestelde lijst zijn vermeld.

§ 2. — Van de toepasselijkheid van deze Overeenkomst zijn echter uitgesloten :

1° Elk vervoer, waarbij de stations van vertrek en aankomst op het grondgebied van eenzelfde Staat gelegen zijn en waarbij het grondgebied van een anderen Staat slechts wordt getransiteerd :

a) wanneer de lijnen, waarover het transitvervoer plaats heeft, geëxploiteerd worden door een Spoorweg, behorende tot den Staat van vertrek ;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen, waarover het transitvervoer plaats heeft, niet geëxploiteerd worden door een Spoorweg, behorende tot den Staat van vertrek, indien de betrokken Spoorwegen bijzondere schikkingen hebben getroffen, krachtens welke dit vervoer niet als internationaal wordt aangemerkt.

2° Elk vervoer tusschen stations van twee aangrenzende Staten, wanneer dit over het geheele traject door Spoorwegen van een dezer Staten wordt bewerkstelligd, en geen dezer Staten zich daartegen verzet.

§ 3. — De tarieven geven de relaties aan, waarin internationale plaatskaarten en bagagebiljetten worden afgegeven.

ARTIKEL 2.

Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer.

§ 1. — Behalve Spoorwegen kunnen in de in artikel 1 bedoelde lijst ook geregelde automobioldiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven, voor zoover zij aan een spoorwegtraject aansluiten en internationaal vervoer bewerkstelligen onder de verantwoordelijkheid van een der verdragsluitende Staten of van een in de lijst opgenomen Spoorweg.

§ 2. — De ondernemers van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten, welke voor de Spoorwegen uit deze Overeenkomst voortvloeien, met inachtneming van de afwijkingen, welke uit het verschil in vervoerwijze noodzakelijk voortspruiten.

fications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

ARTICLE 3.

Soudure.

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

ARTICLE 4.

Obligations pour le Chemin de fer de transporter.

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que :

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;
- d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Deze afwijkingen kunnen evenwel geen inbreuk maken op de bepalingen van deze Overeenkomst omtrent de aansprakelijkheid.

§ 3. — Elke Staat, die een der in § 1 bedoelde lijnen in de lijst wenscht te doen opnemen, moet er voor zorgen, dat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden openbaar gemaakt.

§ 4. — Voor internationaal vervoer, waarbij zoowel van de Spoorwegen als van andere dan de in § 1 hierboven genoemde vervoermiddelen wordt gebruik gemaakt, kunnen de Spoorwegen, ten einde rekening te houden met de bijzondere eischen, welke aan elke wijze van vervoer worden gesteld, in overleg met de betrokken vervoerondernemingen tariefregelingen treffen, waarbij een van deze Overeenkomst afwijkende rechtsregeling wordt toegepast. Zij mogen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan bij deze Overeenkomst is voorzien.

ARTIKEL 3.

Aansluitend vervoer.

§ 1. — De Overeenkomst is ook van toepassing op vervoer van reizigers en bagage, dat plaats vindt van een niet in een internationaal tarief voorkomend station naar een in dit tarief voorkomend aanstootingsstation van denzelfden Staat en vandaar naar een in datzelfde tarief voorkomende bestemming, hetzij met een internationaal plaats- of bagagebewijs, waarop de prijzen van het rechtstreekse traject en van het aansluitend traject zijn samengevoegd, hetzij met twee aansluitende bewijzen. Wanneer twee biljetten worden afgegeven, moet op het tweede het oorspronkelijke station van vertrek vermeld zijn.

§ 2. — De Spoorwegen bepalen in hoeverre en onder welke voorwaarden dergelijk aansluitend vervoer bij vertrek van bepaalde stations kan worden gevorderd. Deze stations worden opgenomen in eene lijst, welke ter kennis gebracht wordt van de overige betrokken Spoorwegen.

ARTIKEL 4.

Verplichting van den Spoorweg om te vervoeren.

Wanneer een internationaal tarief bestaat of een aansluitend vervoer overeenkomstig artikel 3 kan plaats hebben, mag het vervoer niet geweigerd worden, mits :

- a) de reiziger zich aan de bepalingen van deze Overeenkomst onderwerpt;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk zij;
- c) het vervoer niet in een der betrokken Staten verboden zij op grond van wettelijke bepalingen of om redenen van openbare orde;
- d) het vervoer niet wordt belet door omstandigheden, welke de Spoorweg niet vermijden noch verhelpen kon.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Transport des voyageurs.

ARTICLE 5.

Droit au transport.

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

ARTICLE 6.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le

signe 

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets :

- a) l'indication des stations de départ et de destination;
- b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) la catégorie de train et la classe de voiture;
- d) le prix de transport;
- e) le jour où commence la validité;
- f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets - livrets), ainsi que les billets à coupons combinés des Administrations des Chemins de fer constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou à la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

La spéculation et la revente des billets à un prix diffé-

TITEL II.

VERVOEROVEREENKOMST.

HOOFDSTUK I.

Vervoer van reizigers.

ARTIKEL 5.

Recht op vervoer.

§ 1. — De reiziger moet, wanneer hij zijne reis aanvangt, van een plaatsbewijs voorzien zijn. Bij de tarieven mogen hierop uitzonderingen gemaakt worden.

§ 2. — De reiziger moet zijn plaatsbewijs gedurende de geheele reis bewaren. Hij is verplicht het aan iederen met de controle belasten beambte op aanvraag te toonen en het bij het einde der reis af te geven.

ARTIKEL 6.

Plaatsbewijzen.

§ 1. — De plaatsbewijzen, die voor een onder deze Overeenkomst vallend internationaal vervoer worden afgegeven,

moeten het teeken  dragen.

§ 2. — Op de plaatsbewijzen moeten de volgende gegevens voorkomen :

- a) de aanduiding der stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg; wanneer verschillende reiswegen of middelen van vervoer gebezigd mogen worden, moet zulks uit het biljet blijken;
- c) de soort van den trein en de rijtuigklasse;
- d) de vrachtprijs;
- e) de dag, waarop de geldigheid aanvangt;
- f) de geldigheidsduur.

§ 3. — De tarieven of de tusschen de Spoorwegen getroffen schikkingen bepalen de taal, waarin de plaatsbewijzen moeten worden gedrukt en ingevuld, alsmede hun vorm en inhoud.

§ 4. — Plaatsbewijzen, bestaande uit een boekje met controleblaadjes (plaatsbewijzen in boekvorm), alsook plaatsbewijzen, samengesteld uit rondreiscoupons van Spoorwegbesturen, worden als een enkel vervoerbewijs in den zin van deze Overeenkomst aangemerkt.

De door ambtelijke of particuliere reisbureau's in een omslag vereenigde reisbureau-coupons worden elk aangemerkt als een afzonderlijk vervoerbewijs, dat, naar gelang der omstandigheden, onder de binnenlandsche reglementen van den betrokken Staat of onder deze Overeenkomst valt.

§ 5. — Een plaatsbewijs is, tenzij de tarieven anders bepalen, niet persoonlijk, wanneer het niet op naam staat en de reis nog niet is aangevangen.

De handel in en de wederverkoop van plaatsbewijzen,

rent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque Etat, aux lois et règlements de cet Etat.

ARTICLE 7.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billets lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de 4 ans jusqu'à 10 ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

ARTICLE 8.

Durée de validité des billets.

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante :

Billets simples :

par fraction indivisible de 100 kilomètres, 1 jour;

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours;

Billets d'aller et retour :

par fraction indivisible de 50 kilomètres, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

ARTICLE 9.

Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son

tegen een van het tarief afwijkenden prijs, zijn in iederen Staat onderworpen aan de wetten en reglementen van dien Staat.

ARTIKEL 7.

Vrachtvermindering voor kinderen.

§ 1. — Kinderen, jonger dan vier jaar, voor welke geene afzonderlijke plaats verlangd wordt, worden kosteloos vervoerd.

§ 2. — Kinderen, die den leeftijd van vier, doch dien van tien jaar niet bereikt hebben en jongere kinderen, voor welke een afzonderlijke plaats verlangd wordt, worden tegen verlaagde prijzen vervoerd, welke, behoudens afronding der bedragen volgens de bepalingen van den Spoorweg, die het plaatsbewijs heeft afgegeven, niet meer mogen bedragen dan de helft van de prijzen der plaatskaarten voor volwassenen.

Deze verlaging behoeft niet te worden verleend op de prijzen van die plaatsbewijzen, welke reeds een vermindering van de gewone enkele-reis-prijzen inhouden.

ARTIKEL 8.

Geldigheidsduur der plaatsbewijzen.

§ 1. — De geldigheidsduur der plaatsbewijzen wordt bij de tarieven bepaald.

§ 2. — Die geldigheidsduur moet ten minste bedragen :

Voor enkele-reisbiljetten :

per ondeelbare eenheid van 100 kilometer..... 1 dag.

De geldigheidsduur der biljetten mag nochtans niet korter zijn dan 2 dagen.

Voor retourkaarten :

per ondeelbare eenheid van 50 kilometer 1 dag.

De geldigheidsduur der biljetten mag nochtans niet korter zijn dan 4 dagen.

§ 3. — Bijzondere plaatsbewijzen tegen verlaagde prijzen kunnen een anderen geldigheidsduur hebben.

§ 4. — De eerste dag van geldigheid van het plaatsbewijs wordt bij de berekening van den geldigheidsduur voor een vollen dag aangemerkt. Binnen den geldigheidsduur van zijn biljet mag de reiziger zijn reis op een willekeurigen dag aanvangen; hij moet, behoudens in de tarieven voorziene uitzonderingen, de reis uiterlijk volbracht hebben met een trein, die op den laatsten dag der geldigheid volgens de dienstregeling uiterlijk om 24 uur op het station van bestemming aankomt.

ARTIKEL 9.

Aanwijzing en bespreking van plaatsen.

§ 1. — De reiziger mag bij het plaatsnemen in den trein zoowel voor zichzelf als voor de andere met hem reizende personen, wier plaatsbewijs hij toonen kan, een nog onbezette plaats beleggen.

De reiziger, die zijn plaats verlaat, zonder deze op dui-

droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

ARTICLE 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

§ 1. — Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux stations intermédiaires n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable par un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. — Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interrompt son voyage en cours de route, ne peut reprendre celui-ci que, soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. — La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la durée de validité du billet.

ARTICLE 11.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

ARTICLE 12.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe a été exigé. A défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

delijk zichtbare wijze de hebben belegd, verliest zijn aanspraak daarop. Overigens wordt de aanwijzing der plaatsen geregeld overeenkomstig de voor elken Spoorweg geldende voorschriften.

§ 2. — Bij de tarieven of de dienstregelingen wordt bepaald of, en onder welke voorwaarden, plaatsen voor bepaalde treinen kunnen worden besproken.

ARTIKEL 10.

Onderbreking van de reis op stations onderweg.

§ 1. — De tarieven bepalen of en onder welke voorwaarden de reiziger, binnen den geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs, de reis op stations onderweg mag onderbreken.

§ 2. — Maakt de reiziger gebruik van het recht om zijn reis te onderbreken, dan heeft zulks geen verlenging van den bij de tarieven vastgestelden geldigheidsduur tengevolge.

§ 3. — Is de reiziger in het bezit van een plaatsbewijs, dat slechts over één reisweg geldig is, dan mag hij de onderbroken reis ook van een ander, op dien weg dichter bij het station van bestemming gelegen station af, voortzetten.

§ 4. — Onderbreekt een reiziger, die in het bezit is van een plaatsbewijs, dat naar keuze over meer reiswegen geldig is, de reis, dan mag hij die slechts voortzetten van het station af, waar de onderbreking plaats vond, of van een op den gekozen reisweg dichter bij het station van bestemming gelegen station.

§ 5. — De duur der onderbreking is alleen door den geldigheidsduur van het plaatsbewijs begrensd.

ARTIKEL 11.

Verwisselen van klasse of van trein.

Op de voorwaarden, bij de tarieven vastgesteld, en tegen betaling van den verschuldigten toeslag is de reiziger bevoegd plaats te nemen in een hogere klasse of over te gaan in een trein van hogere orde dan zijn plaatsbewijs aangeeft.

ARTIKEL 12.

Reizigers, niet voorzien van een geldig plaatsbewijs.

§ 1. — De reiziger, die geen geldig plaatsbewijs kan toonen, is, onverminderd de straf, daarop bij de wet bepaald, verplicht een toeslag te betalen boven de vracht voor het afgelegde traject; die toeslag wordt berekend volgens de reglementen van den Spoorweg, op welken de betaling van den toeslag gevorderd werd. Bij gebreke van zulke voorschriften moet de reiziger een toeslag betalen ten bedrage van den vrachtprijs voor het afgelegde traject.

§ 2. — Plaatsbewijzen, welke op ongeoorloofde wijze veranderd zijn, worden als ongeldig aangemerkt en door het dienstpersoneel ingetrokken.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une station autre que la station destinataire.

ARTICLE 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route :

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque Etat.

ARTICLE 14.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du Chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage

§ 3. — De reiziger, die weigert den vrachtprijs of den toeslag onmiddellijk te voldoen, kan van de reis worden uitgesloten. De uitgesloten reiziger kan niet verlangen, dat zijn bagage op een ander station dan dat van bestemming te zijner beschikking wordt gesteld.

ARTIKEL 13.

Personen, die niet of voorwaardelijk in de treinen worden toegelaten.

§ 1. — Tot de treinen worden niet toegelaten of kunnen daaruit onderweg worden verwijderd :

a) personen in beschonken toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die de wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van den prijs van hun plaatskaart, noch op dien, welken zij voor het vervoer van hun bagage hebben betaald;

b) personen, van wie zich laat aanzien, dat zij wegens ziekte of om andere redenen voor hunne medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een geheele afdeeling vooraf voor hen is afgehuurd of tegen betaling te hunner beschikking kan worden gesteld; personen, die onderweg ziek geworden zijn, moeten evenwel ten minste worden vervoerd tot het eerste station, waar zij verpleging kunnen vinden. De reizigers- en de geheven bagagevrachtprijs worden hun overeenkomstig de bij artikel 26 gestelde voorwaarden terugbetaald, na aftrek van het op het afgelegde traject vallende deel.

§ 2. Het vervoer van personen, aangelast door besmettelijke ziekten, wordt beheerscht door internationale overeenkomsten of, bij gebreke daarvan, door de bepalingen in iederen Staat van kracht.

ARTIKEL 14.

Voorwerpen, die niet in de rijtuigen worden toegelaten.

§ 1. — Gevaarlijke voorwerpen, in het bijzonder geladen vuurwapenen, ontplofbare, licht ontvlambare of bijtende stoffen, alsook voorwerpen, welke uit hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk zijn, mogen niet in de rijtuigen worden medegenomen.

Evenwel mogen reizigers, die in de uitoefening van den openbaren dienst een vuurwapen dragen, alsook jagers en schutters, munitie medenemen, indien daarbij de kleinste maximum-hoeveelheid in de voor de betrokken grondgebieden van kracht zijnde reglementen vastgesteld, niet worden overschreden. Bewakers, die gevangenen begeleiden en met deze in afzonderlijke rijtuigen of rijtuigafdeelingen reizen, mogen geladen vuurwapenen medenemen.

§ 2. — De beambten van den Spoorweg hebben het recht zich in tegenwoordigheid van den reiziger te overtuigen van den aard der in de rijtuigen medegenomen voorwerpen, wanneer ernstig vermoeden bestaat van overtreding der bepaling van § 1.

§ 3. — De overtreder is aansprakelijk voor alle schade.

résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

ARTICLE 15.

Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits animaux apprivoisés, enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens même non enfermés, sont cependant admis, — pourvu que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

ARTICLE 16.

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux Administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

voortvloeiende uit het in strijd handelen met de bepalingen van § 1, en stelt zich bovendien bloot aan de straffen, bij wet en reglement bepaald.

ARTIKEL 15.

Medenemen van handbagage en van dieren in de rijtuigen.

§ 1. — De reizigers mogen gemakkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) kosteloos in de rijtuigen medenemen, mits de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- of andere ambtelijke voorschriften zulks toelaten en deze voorwerpen het materieel niet kunnen beschadigen. Iedere reiziger heeft voor zijne handbagage slechts de beschikking over de ruimte boven en onder zijne zitplaats.

§ 2. — Levende dieren mogen niet in de rijtuigen medegenomen worden. Evenwel worden kleine tamme dieren, gesloten in kooien, kisten, korven of andere doeltreffende verpakkingen, kleine honden ook zonder verpakking, toegelaten, mits de politievoorschriften der onderscheidene Staten zulks toelaten, geen der reizigers daartegen bezwaar maakt en deze dieren op de schoot gelragen of als handbagage ondergebracht kunnen worden.

Bij de tarieven en bij de dienstregeling kan het toelaten van dieren in bepaalde soorten van rijtuigen of treinen worden verboden of toegestaan.

Bij de tarieven wordt bepaald of, en voor welke dieren, een vrachtprijs moet worden betaald.

§ 3. — Handbagage en dieren, welke de reizigers medenemen, moeten door hen zelf bewaakt worden.

ARTIKEL 16.

Vertragingen. Gemiste aansluitingen. Uitbellen van treinen.

Wanneer ten gevolge van vertraging van een trein de aansluiting op een anderen trein wordt gemist, of wanneer een trein op het geheel of een gedeelte van zijn traject is uitgevallen, en de reiziger zijne reis wenscht voort te zetten, is de Spoorweg gehouden om hem met zijne bagage, voor zoover dit mogelijk is, doch zonder heffing van eenigen toeslag, door te voeren met een trein, welke over dezelfde lijn of over een anderen reisweg van de bij den oorspronkelijken reisweg betrokken Spoorwegen naar dezelfde bestemming voert en welke het den reiziger mogelijk maakt met minder vertraging zijne bestemming te bereiken. De stationschef moet zoo noodig op het plaatsbewijs aantekenen, dat de aansluiting gemist of de trein uitgevallen is, voor zooveel noodig den geldigheidsduur verlengen en het plaatsbewijs voor den nieuwen reisweg, voor een hogere klasse of voor een hoger getarifeerden trein geldig maken. De Spoorweg kan echter het gebruik van bepaalde treinen bij het tarief of bij de dienstregeling uitsluiten.

CHAPITRE II.

Transport des bagages.

ARTICLE 17.

Définition des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets, affectés à l'usage du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, même non pourvus d'emballage, sauf le cas prévu à la lettre d) :

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes;

e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum;

h) les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence, à condition que la conduite d'essence au carburateur soit fermée et que celui-ci soit vidé par le fonctionnement du moteur.

Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés ci-dessus admis au transport comme bagages.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même Convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

Toutefois, les films emballés suivant les prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont admis au transport comme bagages.

HOOFDSTUK II.

Vervoer van bagage.

ARTIKEL 17.

Omschrijving van de goederen, welke als bagage worden aangemerkt. Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

§ 1. — Als bagage worden slechts aangemerkt de voorwerpen, die bestemd zijn om door den reiziger te worden gebruikt en welke verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakingsmiddelen.

§ 2. — Bovendien worden ten vervoer als bagage toegelaten en wel — behoudens in het geval voorzien bij letter d) — ook onverpakt :

a) draag- en rolstoelen voor zieken, de door zieken zelf voortbewogen rolstoelen, al of niet voorzien van een hulpmotor, ligstoelen;

b) kinderwagens;

c) koffers met monsters koopwaar;

d) draagbare muziekinstrumenten in kisten, foudraals of andere verpakkingen;

e) tooneelbenodigdheden, mits hun gesteldheid, omvang en gewicht toelaten ze snel te laden en in de bagagewagens te plaatsen;

f) landmeetinstrumenten, niet langer dan 4 meter, en handwerkgereedschap;

g) hand- en sportsleden met een of twee zitplaatsen, sneeuwschoenen (skis) en zeilen voor schaatsenrijders, alsook vaartuigen van ten hoogste 3 meter lengte;

h) rijwielen, ook met hulpmotor, motorrijwielen met één zitplaats ook met duo-zitting, mits zij van alle toebehooren zijn ontdaan.

De reservoirs van motorvoertuigen mogen benzine bevatten, mits de toevoerbuiss naar den vergasser afgesloten en deze door het laten uitloopen van den motor geledigd zij.

In de tarieven kunnen de hoeveelheid, de omvang en het gewicht van de hiervoren aangeduide, ten vervoer als bagage toegelaten voorwerpen worden beperkt.

§ 3. — Andere, niet tot gebruik van den reiziger bestemde voorwerpen, evenals dieren, die in behoorlijke, veilige kooien gesloten zijn, mogen als bagage worden aangenomen, als zulks bij de tarieven is toegestaan.

§ 4. — Voorwerpen, die krachtens de bepalingen der Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (I.O.G.) van het vervoer zijn uitgesloten, zijn van het vervoer als bagage uitgesloten. De krachtens de bepalingen van genoemde Overeenkomst voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen zijn eveneens van het vervoer als bagage uitgesloten.

Evenwel worden films, die op de bij de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (I. O. G.) voorgeschreven wijze verpakt zijn, ten vervoer als bagage toegelaten.

ARTICLE 18.

*Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages.
Surtaxes.*

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4^e de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

ARTICLE 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le Chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que l'état des bagages a été reconnu par lui.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

Artikel 18.

*Verantwoordelijkheid van den reiziger voor zijn bagage.
Boeten.*

§ 1. — De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van artikel 17; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. — De Spoorweg heeft het recht om, bij vermoeden van overtreding, te onderzoeken, of de inhoud der bagage aan de voorschriften voldoet. De houder van het bagagebiljet wordt verzocht bij het onderzoek tegenwoordig te zijn; wanneer hij zich niet aanmeldt of niet te bereiken is, moet, indien geene andere wettelijke of reglementaire bepalingen in den Staat, waar het onderzoek plaats heeft, gelden, dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot den Spoorweg in betrekking staande getuigen geschieden. Wanneer overtreding wordt vastgesteld, moeten de door het onderzoek veroorzaakte kosten door den houder van het bagagebiljet worden betaald.

§ 3. — Bij overtreding van de bepalingen van artikel 17, § 4, moet de houder van het bagagebiljet onverminderd zijne strafrechtelijke verantwoordelijkheid en eventueel zijne verplichting om het vrachtverschil bij te betalen, een boete voldoen en de schade vergoeden.

De boete bedraagt 15 frank per kilogram bruto der van het vervoer uitgesloten voorwerpen, met een minimum-heffing van 30 frank, wanneer die voorwerpen stoffen bevatten, welke krachtens artikel 3, onder 4, van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg van het vervoer zijn uitgesloten, of welke gerangschikt zijn in de klassen I en II der Bijlage I tot de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg, en 5 frank, met een minimum-heffing van 10 frank in de overige gevallen.

Wanneer volgens de bepalingen voor het binnenverkeer van den Spoorweg, waar de overtreding werd ontdekt, de gezamenlijke boete lager is, wordt deze geheven.

ARTIKEL 19.

Verpakking en toestand der bagage.

§ 1. — Bagage, die onvoldoende is ingepakt of in onvoldoenden toestand verkeert, of welke duidelijke sporen van beschadiging vertoont, mag de Spoorweg weigeren. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan kan de Spoorweg aantekening van den toestand houden op het bagagebiljet. Het in ontvangst nemen door den reiziger van het van zulk eene aantekening voorzien bagagebiljet wordt beschouwd als het bewijs, dat hij den toestand der bagage heeft erkend.

§ 2. — De colli moeten op voldoende houdbare wijze den naam en het adres van den reiziger en van het station van bestemming dragen. Colli, waarop deze aanduidingen niet voorkomen, mogen geweigerd worden.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

ARTICLE 20.

Enregistrement et expédition des bagages. Bulletin de bagages.

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs stations, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la station pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'observation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la station de départ jusqu'à la station de destination, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages :

- a) l'indication des stations de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

§ 3. — Oude etiketten, adressen of andere aanduidingen, op vroeger vervoer betrekking hebbend, moeten door den reiziger verwijderd of onleesbaar gemaakt worden.

ARTIKEL 20.

Inschrijving en vervoer der bagage. Bagagebiljet.

§ 1. — Inschrijving van bagage vindt slechts plaats op vertoon van plaatsbewijzen, welke ten minste tot het station van bestemming der bagage en over den op het plaatsbewijs aangegeven reisweg geldig zijn.

Is het plaatsbewijs over verschillende reiswegen geldig of wordt de plaats van bestemming door meer dan een station bediend, dan moet de reiziger den reisweg of het station, waarvoor de bagage ingeschreven moet worden, duidelijk aangeven. De Spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van nietnaleving van dit voorschrift door den reiziger.

In de tarieven wordt bepaald, of en in hoever bagage over een anderen dan den op het plaatsbewijs aangegeven reisweg of wel zonder dat een plaatsbewijs behoeft vertoond te worden, ten vervoer kan worden toegelaten. Wanneer in de tarieven bepaald is, dat bagage ten vervoer aangenomen mag worden zonder dat een plaatsbewijs vertoond behoeft te worden, gelden de bepalingen van deze Overeenkomst, betreffende de rechten en verplichtingen van den reiziger, die zijn bagage begeleidt, ook voor den afzender van bagage, die zonder vertoon van plaatsbewijzen ten vervoer wordt aangeboden.

Voor zoover zulks krachtens de tarieven mogelijk is, mag de reiziger binnen den geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs zijn bagage of rechtstreeks voor het geheele traject van het station van vertrek tot dat van bestemming, of voor willekeurige gedeelten van het geheele traject doen inschrijven, mits van geen enkel trajectgedeelte meer dan éénmaal gebruik wordt gemaakt.

§ 2. — Bij de inschrijving van bagage wordt aan den reiziger een bewijs van inschrijving ter verzending (bagagebiljet) uitgereikt. De reiziger heeft zich bij de inontvangstneming van het bagagebiljet er van te vergewissen, dat dit overeenkomstig zijne opgaven is ingevuld. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. — Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de reglementen, welke voor het station van vertrek van kracht zijn.

§ 4. — Bagagebiljetten in internationaal verkeer moeten worden opgesteld overeenkomstig het formulier, opgenomen als Bijlage I van deze Overeenkomst.

§ 5. — Op de bagagebiljetten moeten de volgende gegevens voorkomen :

- a) de vermelding van de stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg;
- c) de dag, waarop, en de trein voor welken de bagage ter inschrijving aangeboden is;
- d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;

e) le nombre et le poids des colis;
f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour le transport des vélocipèdes et des engins de sport.

§ 8. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le Chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

ARTICLE 21.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le Chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le Chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la

e) het aantal en het gewicht der colli;

f) het bedrag van de bagagevracht en van andere mogelijke kosten;

g) zoo noodig, het geheel in letters uitgedrukt bedrag van de som, die overeenkomstig artikel 35 als belang bij de aflevering is aangegeven.

§ 6. — De tarieven of de tusschen de Spoorwegen getroffen schikkingen bepalen de taal, waarin de bagagebiljetten gedrukt en ingevuld worden.

§ 7. — Voor de inschrijving van rijwielen en sportartikelen kunnen in de tarieven bijzondere bepalingen worden opgenomen.

§ 8. — De reiziger kan met inachtneming van de voor het station van vertrek geldende bepalingen, den trein aanwijzen, waarmede zijn bagage verzonden moet worden. Maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt zij met den eerstvolgenden geschikten trein verzonden.

Moet de bagage op een overgangsstation worden overgeladen, dan moet zij met den aansluitenden trein worden doorgezonden, indien deze voor het vervoer van bagage is aangewezen en voldoende tijd voor overlading beschikbaar is. Anders moet zij met den eerstvolgenden geschikten trein worden doorgezonden.

De verzending van bagage kan op de vorenomschreven wijze alleen plaats vinden, indien de vervulling van de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten bij vertrek of onderweg dit niet beletten.

De Spoorweg heeft het recht het vervoer van bagage met bepaalde treinen of soorten van treinen uit te sluiten of te beperken.

ARTIKEL 21.

Aflevering.

§ 1. — De aflevering van de bagage vindt plaats tegen afgifte van het bagagebiljet. De Spoorweg behoeft niet te onderzoeken of de houder van het bagagebiljet de rechthebbende is.

§ 2. — De houder van het bagagebiljet heeft het recht de afgifte van de bagage op het bureau van het station van bestemming te vorderen, zoodra, na aankomst van den trein, waarmede de bagage had moeten worden vervoerd, de tijd verstreken is, vereischt voor het ter beschikking stellen en, zoo noodig, voor de vervulling van de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten.

§ 3. — Kan het bagagebiljet niet getoond worden, dan is de Spoorweg alleen tot afgifte der bagage verplicht, wanneer verzoeker zijn recht daarop staat; komt die staving den Spoorweg onvoldoende voor, dan kan hij het stellen van een waarborg vorderen.

§ 4. — De bagage wordt afgeleverd op het station, waarvoor ze is ingeschreven. Evenwel mag op daartoe tijdig door den houder van het bagagebiljet gedaan verzoek, als de omstandigheden het veroorloven en de douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke voorschriften zich daartegen niet verzetten, de bagage op het station van ver-

station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages.

ARTICLE 22.

Trains. Horaires. Extraits de tarifs.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les Chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 3. — Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

ARTICLE 23.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés

trek teruggegeven of op een station onderweg afgeleverd worden tegen afgifte van het bagagebiljet, en, indien het tarief dit eischt op vertoon bovendien van het plaatsbewijs.

§ 5. — De houder van het biljet, wien onder de hierboven in § 2 genoemde omstandigheden de bagage niet is afgeleverd, kan eischen, dat op het bagagebiljet dag en uur worden vermeld, waarop hij de aflevering heeft gevorderd.

§ 6. — Overigens gelden voor de aflevering de bepalingen, welke op den met de aflevering belasten Spoorweg van kracht zijn.

HOOFDSTUK III.

Gemeenschappelijke bepalingen voor reizigers en bagage.

ARTIKEL 22.

Treinen, dienstregelingen. Uittreksels uit de tarieven.

§ 1. — Voor het vervoer zijn aangewezen de regelmatig loopende treinen, in de dienstregelingen vermeld, en de naar behoefte ingelegde treinen.

§ 2. — De Spoorwegen moeten tijdig op de stations de dienstregeling van de treinen hunner eigen lijnen aanplakken. Op deze dienstregelingen worden vermeld de soort der treinen, de rijtuigklassen en de vertrekuren der treinen; voor de meer belangrijk overgangsstations en voor de eindstations moeten daarop tevens de uren van aankomst, alsook de voornaamste aansluitingen zijn vermeld.

Niet meer van kracht zijnde dienstregelingbiljetten moeten onverwijld worden verwijderd.

§ 3. — Op elk voor het internationaal verkeer geopend station moet de reiziger inzage kunnen nemen van de tarieven of uittreksels daarvan, waarin de prijzen der internationale plaatskaarten, welke aldaar verkrijgbaar zijn, alsmede de bijbehorende bagageprijzen voorkomen.

ARTIKEL 23.

Grondslagen voor de berekening van de vrachtprijzen. Tarieven.

§ 1. — De vrachtprijzen worden berekend overeenkomstig de in elken Staat rechtens van kracht zijnde en behoorlijk aangekondigde tarieven. Deze tarieven moeten alle gegevens bevatten, noodig voor de berekening van de vrachtprijzen en de bijkomende kosten, en zoo noodig de voorwaarden behelzen, waaronder met den wisselkoers rekening zal worden gehouden.

Internationale tarieven behoeven nochtans slechts in die Staten te worden aangekondigd, welker Spoorwegen als spoorwegen van vertrek en van aankomst daarbij betrokken zijn.

§ 2. — In de tarieven moeten de bijzondere voorwaarden van vervoer opgenomen zijn.

De tarieven moeten voor alle belanghebbenden op dezelfde

d'une manière uniforme; leurs conditions sont valables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon, elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

ARTICLE 24.

Interdiction des traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées, soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

ARTICLE 25.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

ARTICLE 26.

Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature

wijze worden toegepast; hunne voorwaarden zijn geldig voor zoover zij niet strijdig zijn met deze Overeenkomst; anders worden zij beschouwd als nietig en van onwaarde.

De rechtstreeksche internationale tarieven en hunne wijzigingen treden in werking op den datum, bij de aankondiging vermeld; bij verhooging van deze tarieven of andere verzwarende van de voorwaarden van vervoer, zal de aankondiging ten minste acht dagen aan den voor de inwerkingtreding vastgestellten datum moeten voorafgaan.

Wanneer internationale plaatsbewijzen of bagagebiljetten worden afgegeven, zonder dat een rechtstreeksch tarief bestaat, en een Spoorweg eene wijziging in zijn tarief brengt, kan de toepassing van die wijziging ten vroegste acht dagen, nadat de andere Spoorwegen daarvan bericht hebben ontvangen, van deze verlangd worden.

Tijdelijke tarieven treden buiten werking bij het verstrijken van den termijn, voor hunne geldigheid vastgesteld.

ARTIKEL 24.

Verbod van bijzondere overeenkomsten.

Elke bijzondere overeenkomst, strekkende om aan een of meer reizigers eene verlaging op de tariefprijzen te verleenen, is uitdrukkelijk verboden en van rechtswege nietig.

Evenwel mogen vrachtverlagingen worden verleend, welke behoorlijk aangekondigd zijn en gelijkelijk voor een ieder onder dezelfde voorwaarden gelden, alsook die, welke worden verleend of voor den dienst van den Spoorweg, of voor den dienst van het openbare gezag, of ten bate van doeleinden van weldadigheid, van opvoeding of van onderwijs.

ARTIKEL 25.

Douane-, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke formaliteiten.

De reiziger moet zich onderwerpen aan de douane, octrooi-, fiscale-, politie- en andere ambtelijke voorschriften, zoowel wat zijn persoon als wat het onderzoek van zijn bagage en handbagage betreft. Hij moet dat onderzoek bijwonen, behoudens de uitzonderingen bij de reglementen toegestaan. De Spoorweg aanvaardt tegenover den reiziger geenerlei verantwoordelijkheid voor het geval, dat deze niet die verplichtingen geen rekening mocht houden.

ARTIKEL 26.

Terugbetalingen.

§ 1. — Als een plaatsbewijs niet gebruikt is, kan terugbetaling van den betaalden prijs gevraagd worden, behoudens den aftrek, vermeld in de §§ 3 en 4.

§ 2. — Wanneer een plaatsbewijs slechts gedeeltelijk gebruikt is, ten gevolge van overlijden, ziekte of een aan den reiziger overkomen ongeval, of om andere soortgelijke

analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 % avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions prévues au § 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix du transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 du présent article, ainsi que de l'article 13, est éteinte si elle n'a pas été présentée au Chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

gebiedende redenen, wordt, behoudens den aftrek, vermeld in de §§ 3 en 4, het verschil tusschen den betaalden totaalprijs en den vrachtprijs voor het afgelegde traject, berekend op den grondslag van het normaal tarief, terugbetaald.

§ 3. — Van de terugbetaling zijn uitgesloten belastingen, toeslagen voor besproken plaatsen, de kosten van aanmaak van biljetten in boekvorm en de voor den verkoop van de plaatsbewijzen betaalde commissie.

§ 4. — Van het terug te betalen bedrag worden afgetrokken een recht van 10 t. h. met een minimum van fr. 0,50 en een maximum van 3 fr. per plaatsbewijs, alsmede eventueel de verzendingskosten.

Die aftrek vindt niet plaats, wanneer een ongebruikt gebleven plaatsbewijs op den dag van afgifte aan het bureau, dat het verstrekt heeft, wordt teruggegeven.

§ 5. — Wanneer een reiziger tengevolge van het missen van aansluiting door treinvertraging, van het uitvallen van een trein, of van onderbreking van den dienst, van voortzetting van zijn reis afziet, heeft hij het recht toepassing te vragen van de bepalingen van § 2, zonder dat de Spoorweg den in § 4 bedoelden aftrek mag toepassen.

§ 6. — Voor zooveel plaatsbewijzen tegen verminderden prijs betreft, wordt slechts terugbetaling verleend in het geval en binnen de grenzen, gesteld in § 5; kinderkaarten tegen verminderd tarief, overeenkomstig artikel 7, § 2, eerste alinea, verkrijgbaar gesteld, worden niet beschouwd als plaatsbewijzen tegen verminderden prijs in den zin van deze paragraaf.

§ 7. — Voor verloren plaatsbewijzen wordt geenerlei terugbetaling verleend.

§ 8. — Wanneer bagage wordt teruggenomen, voordat zij het station van afzending verlaten heeft, kan teruggaaf van de vracht geëischt worden.

Als de bagage op een station onderweg teruggenomen wordt, vindt alleen terugbetaling plaats in de gevallen en overeenkomstig de bepalingen der §§ 2 en 5.

In beide gevallen wordt een recht van fr. 0.50 per biljet en eventueel de belasting van de terug te betalen som afgetrokken.

§ 9. — De tarieven mogen afwijkende bepalingen behelzen, mits deze niet bezwarender voor de reizigers zijn.

§ 10. — Elke aanspraak op terugbetaling, gegrond op de bepalingen der §§ 1, 2, 5, 6 en 8 van dit artikel en op die van artikel 13, is vervallen, als zij niet binnen een termijn van zes maanden bij den Spoorweg is geldend gemaakt, welke termijn voor plaatsbewijzen bij het verstrijken der geldigheid en voor bagagebiljetten op den dag van afgifte begint te loopen.

§ 11. — In geval van onjuiste tarief-toepassing of van abuïs in de berekening van de vervoer- en andere kosten, moet het voor- of nadeelig verschil worden terugbetaald.

§ 12. — Voordeelige verschillen, door den Spoorweg vastgesteld, moeten zoo mogelijk ambtshalve ter kennis van den belanghebbende gebracht worden, wanneer zij fr. 0.50 per plaatsbewijs of per bagagebewijs te boven gaan, terwijl, de vereffening zoo spoedig mogelijk dient te geschieden.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

ARTICLE 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.

RESPONSABILITE DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité.

ARTICLE 28.

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu du § 3 de l'article 15, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

ARTICLE 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions du § 2 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

§ 13. — In alle niet bij dit artikel voorziene gevallen en bij gebreke van bijzondere overeenkomsten tusschen de Spoorwegen zijn de binnenlandse reglementen van toepassing.

ARTIKEL 27.

Ooneenheden.

Ooneenheden tusschen de reizigers onderling of tusschen deze en de beampten, worden voorloopig beslist op de stations door den dienstkleenden stationschef en onderweg door den chef van den trein.

TITEL III.

AANSPRAKELIJKHEID DER SPOORWEGEN. RECHTSVORDERINGEN.

HOOFDSTUK I.

Aansprakelijkheid.

ARTIKEL 28.

Aansprakelijkheid voor het vervoer van reizigers, handbagage en dieren.

§ 1. — De aansprakelijkheid van den Spoorweg voor den dood of de verwonding van een reiziger ten gevolge van een treinongeval, alsook voor schade, veroorzaakt door vertraging of het uitvallen van een trein, of door het missen van eene aansluiting, blijft onderworpen aan de wetten en reglementen van den Staat, waar het feit zich heeft voorgedaan. De volgende artikelen van dezen titel zijn op die gevallen niet van toepassing.

§ 2. — De Spoorweg is, wat handbagage en dieren betreft, welke ingevolge artikel 15, § 3, door den reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade, welke door zijne schuld is veroorzaakt.

§ 3. — Te dezer zake bestaat geen gemeenschappelijke aansprakelijkheid.

ARTIKEL 29.

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid der Spoorwegen voor de bagage.

§ 1. — De Spoorweg, die bagage ten vervoer aangenomen en daarvoor een internationaal bagagebiljet afgegeven heeft, is aansprakelijk voor de volbrenging van het vervoer over het geheele traject tot aan de aflevering.

§ 2. — Elke opvolgende Spoorweg treedt, door het bloote feit van de overneming van de bagage, toe tot de vervoerovereenkomst en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd het bepaalde in artikel 42, § 2, betreffende den Spoorweg van bestemming.

ARTICLE 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que ce retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

ARTICLE 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du Chemin de fer, il peut être réclamé :

a) si le montant du dommage est prouvé :

Une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant ;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé :

Une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en outre, remboursés le prix du transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

ARTIKEL 30.

Omvang der aansprakelijkheid.

§ 1. — De Spoorweg is, overeenkomstig de in dit hoofdstuk vastgestelde bepalingen, aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor de schade, welke voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging der bagage, te rekenen van de aanneming ten vervoer tot de aflevering.

§ 2. — Hij is van deze aansprakelijkheid ontslagen in geval van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging van de bagage, als hij bewijst, dat de schade is veroorzaakt door schuld van den reiziger, door eigen gebrek der bagage of door overmacht.

Hij is niet aansprakelijk voor schade, welke voortspuit uit den bijzonderen aard der bagage, uit ondeugdelijke verpakking of uit het feit, dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen niettemin als bagage verzonden zijn.

Indien uit de feitelijke omstandigheden volgt, dat de schade is kunnen ontstaan uit een gevaar, verbonden hetzij aan den bijzonderen aard der bagage, hetzij aan ondeugdelijke verpakking, hetzij aan het feit, dat het collo voorwerpen inhield, waarvan het vervoer als bagage verboden is, wordt de schade vermoed daaruit werkelijk ontstaan te zijn, tenzij de rechthebbende het tegendeel bewijst.

§ 3. — Hij is eveneens van de aansprakelijkheid voor de vertraging in de aflevering ontslagen, indien hij bewijst, dat de vertraging is veroorzaakt door omstandigheden, welke de Spoorweg niet vermijden noch verhelpen kon.

ARTIKEL 31.

Bedrag der schadevergoeding bij geheel of gedeeltelijk verlies van bagage.

Wanneer krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van bagage door den Spoorweg verschuldigd is, kan gevorderd worden :

a) indien het bedrag der schade bewezen wordt :

eene som, gelijk aan dat bedrag, met een maximum van 40 frank per ontbrekend kilogram bruto ;

b) wanneer het bedrag der schade niet bewezen wordt :

eene vaste som van 20 frank per ontbrekend kilogram bruto.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten of andere voor het vervoer der verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald, zonder verdere vergoeding van schade.

Eene hoogere schadevergoeding kan alleen geëischt worden bij aangifte van het belang bij de aflevering, overeenkomstig artikel 35, § 4, en bij opzet of grove schuld van den Spoorweg, overeenkomstig artikel 36.

ARTICLE 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le Chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et s'il y a lieu au § 3 de l'article 35.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

ARTICLE 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

ARTICLE 34.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt

ARTIKEL 32.

Vermoeden van verlies van bagage. Terugvinden van verloren bagage.

§ 1. — Een ontbrekend collo wordt als verloren beschouwd na afloop van den veertienden dag na dien, waarop de aflevering verzocht is.

§ 2. — Indien een als verloren beschouwd collo binnen een jaar, nadat de aflevering verzocht is, wordt teruggevonden, moet de Spoorweg hiervan aan den reiziger bericht zenden, zoo diens verblijfplaats bekend is of kan worden opgespoord.

§ 3. — Binnen een termijn van dertig dagen na ontvangst van dit bericht kan de reiziger verlangen, dat het collo hem wordt afgeleverd op een aan den reisweg gelegen station, tegen betaling van den bagagevrachtprijs van het station van afzending tot aan dat, waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding, onder aftrek van den eventueel in die schadevergoeding begrepen vrachtprijs en onder voorbehoud van alle rechten op schadevergoeding wegens vertraging, overeenkomstig artikel 34 en eventueel artikel 35, § 3.

§ 4. — Indien het teruggevonden collo niet is opgevraagd binnen den in § 3 hierboven bepaalden termijn van dertig dagen, of wanneer het collo meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, beschikt de Spoorweg daarover overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat, waartoe hij behoort.

ARTIKEL 33.

Bedrag der schadevergoeding bij beschadiging van bagage.

Bij beschadiging van bagage moet de Spoorweg het bedrag der daardoor ontstane waardevermindering betalen, zonder verdere vergoeding van schade. Op een hoogere vergoeding kan alleen aanspraak gemaakt worden in geval van aangifte van het belang bij de aflevering, overeenkomstig artikel 35, § 4, en in geval van opzet of grove schuld van den Spoorweg, overeenkomstig artikel 36.

De schadevergoeding zal echter niet meer bedragen dan :

a) indien de geheele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben behoeven in geval van geheel verlies;

b) indien slechts een deel der bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben behoeven in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

ARTIKEL 34.

Bedrag der schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage.

§ 1. — In geval van vertraging in de aflevering moet de Spoorweg, indien de reiziger niet bewijst, dat uit deze vertraging schade is ontstaan, eene vergoeding betalen ten

centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

ARTICLE 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'Etat de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard :

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b) du présent paragraphe.

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé :

a) les indemnités prévues aux articles 31 et 33 et, en outre,

bedrage van 20 centimes voor elk kilogram bruto der te laat afgeleverde bagage en voor elk tijdvak van vier en twintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering, met een maximum van veertien dagen.

§ 2. — Als het bewijs geleverd wordt, dat uit de vertraging schade is ontstaan, wordt voor die schade eene vergoeding betaald tot ten hoogste het viervoud van de in § 1 bepaalde vaste vergoeding.

§ 3. — De in de beide voorafgaande paragrafen bedoelde schadevergoedingen zijn niet verschuldigd tegelijk met die, welke wegens geheel verlies der bagage uitgekeerd zouden moeten worden.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, als daarvoor termen bestaan, voor het niet verloren deel betaald.

Bij beschadiging zijn zij, als daarvoor termen bestaan, tegelijk met de in artikel 33 bedoelde schadevergoeding verschuldigd.

In geen geval mag de vergoeding volgens de §§ 1 en 2 te zamen met die volgens de artikelen 31 en 33 hoger zijn, dan de schadevergoeding in geval van geheel verlies der bagage bedragen zou.

ARTIKEL 35.

Aangifte van het belang bij de aflevering.

§ 1. — Voor elke zending bagage kan het belang bij de aflevering aangegeven worden, in welk geval daarvan op de bagagebiljetten melding wordt gemaakt.

Tenzij de tarieven anders bepalen, moet het bedrag van het aangegeven belang in de munt van den Staat van vertrek worden uitgedrukt.

§ 2. — In dat geval wordt eene premie geheven van een tiende per duizend van de aangegeven som voor elke 10 kilometer of gedeelte daarvan.

Bij de tarieven kunnen lagere premien en een minimum-heffing worden vastgesteld.

§ 3. Als het belang bij de aflevering is aangegeven, kan in geval van vertraging gevorderd worden :

a) als het bewijs niet geleverd wordt, dat uit die vertraging schade is ontstaan, mits binnen de grenzen van het aangegeven belang, fr. 0.40 per kilogram bruto van de te laat afgeleverde bagage en per vier en twintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering, met een maximum van veertien dagen;

b) als het bewijs geleverd wordt, dat uit de vertraging schade is ontstaan, eene schadevergoeding tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Als het bedrag van het aangegeven belang lager is dan de in artikel 34 bedoelde schadevergoedingen, kunnen deze in plaats van de onder a) en b) dezer paragraaf bedoelde schadevergoedingen gevorderd worden.

§ 4. — In geval van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging van bagage, waarvan het belang bij de aflevering aangegeven is, kan aanspraak gemaakt worden op :

a) de in de artikelen 31 en 33 bedoelde schadevergoedingen en bovendien

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

ARTICLE 36.

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

ARTICLE 37.

Intérêts de l'indemnité.

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

ARTICLE 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

ARTICLE 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du Chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

b) terugbetaling van de bewezen meerdere schade tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

§ 5. — Doen zich beschadiging of gedeeltelijk verlies en vertraging in de aflevering tegelijkertijd voor, dan worden de schadevergoedingen, welke krachtens de §§ 3 en 4b) verschuldigd zijn, slechts uitbetaald tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang bij de aflevering.

ARTIKEL 36.

Vergoeding in geval van opzet of grove schuld van den Spoorweg.

In alle gevallen, waarin geheel of gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging van bagage veroorzaakt is door opzet of grove schuld van den Spoorweg, moet de reiziger voor het bewezen nadeel volledig schadeloos gesteld worden en wel tot het dubbele der in de artikelen 31, 33, 34 en 35 bedoelde maxima.

ARTIKEL 37.

Rente over het bedrag der schadevergoeding.

De reiziger kan over de hem toegekende schadevergoeding rente vorderen tegen zes ten honderd, mits die vergoeding een bedrag van 10 frank per bagagebiljet overtreft.

Deze rente loopt van den dag der buitengerechtigke reclame, bedoeld bij artikel 40, of, indien geen reclame is ingediend, van den dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 38.

Terugbetaling van schadevergoeding.

Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

In geval van bedrog heeft, onverminderd de strafrechtelijke aansprakelijkheid, de Spoorweg bovendien het recht storting te eischen van eene som, gelijk aan het ten onrechte uitbetaalde bedrag.

ARTIKEL 39.

Verantwoordelijkheid van den Spoorweg voor zijn personeel.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijn personeel en voor de andere personen, van wier diensten hij bij het vervoer gebruik maakt.

Indien echter het spoorwegpersoneel den reizigers op hun verzoek diensten bewijst waartoe de Spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van den reiziger, wien het deze diensten bewijst.

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

ARTICLE 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

ARTICLE 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

ARTICLE 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer de départ, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans les cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer ac-

HOOFDSTUK II.

Buitengerechtelijke reclames, rechtsvorderingen, rechtsgang en verjaring, in geval van uit de vervoerovereenkomst geboren rechtsstrijd.

ARTIKEL 40.

Buitengerechtelijke reclames.

§ 1. — Buitengerechtelijke op de vervoerovereenkomst steunende reclames moeten schriftelijk tot den in artikel 42 aangewezen Spoorweg worden gericht.

§ 2. — Tot indiening van de reclame zijn gerechtigd de personen, die krachtens artikel 41 eene rechtsvordering tegen den Spoorweg kunnen instellen.

§ 3. — Plaatsbewijzen, bagagebiljetten en andere documenten, welke de rechthebbende dienstig acht bij zijne reclame te voegen, moeten in het oorspronkelijke of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de Spoorweg dit verlangt, behoorlijk gewaarmerkt zijn.

Bij de afdoening der reclame kan de Spoorweg verlangen, dat hem de plaats- en bagagebewijzen worden teruggegeven.

ARTIKEL 41.

Personen, die bevoegd zijn tot het instellen van de rechtsvordering tegen den Spoorweg.

De uit de vervoerovereenkomst tegen den Spoorweg voortspruitende rechtsvordering kan alleen worden ingesteld door dengeen, die het plaats- of eventueel het bagagebewijs overlegt, of die, bij gebreke daarvan, zijn recht bewijst.

ARTIKEL 42.

Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kan worden ingesteld. Rechtsberoepdheid.

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld of tegen den Spoorweg, die dat bedrag geïnd heeft, of tegen den Spoorweg te wiens bate het bedrag te veel geïnd is.

§ 2. — De overige uit de vervoerovereenkomst voortspruitende rechtsvorderingen kunnen slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg van vertrek, den Spoorweg van bestemming of tegen den Spoorweg, waar het feit, op grond waarvan de rechtsvordering wordt ingesteld, zich heeft voorgedaan.

De Spoorweg van bestemming kan in rechte aangesproken worden, ook al heeft hij de bagage niet ontvangen.

De eischer heeft de keus tusschen de genoemde Spoorwegen; is de rechtsvordering eenmaal ingesteld, dan is het recht van keuze vervallen.

§ 3. — De rechtsvordering kan slechts worden ingesteld voor den bevoegden rechter van den Staat, waartoe de

tionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, 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.

§ 5. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

ARTICLE 43.

Constatacion de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

ARTICLE 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

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

1° si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 2 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

gedaagde Spoorweg behoort, tenzij bij Staatsverdrag of akte van concessie anders is bepaald.

Wanneer een onderneming zelfstandige spoorwegnetten in verschillende Staten exploiteert, wordt elk dezer netten, wat de toepassing van deze paragraaf betreft, als een afzonderlijke Spoorweg beschouwd.

§ 4. — In reconventie of bij wijze van exceptie kan de rechtsvordering ook tegen een anderen dan de in de §§ 1 en 2 genoemde Spoorwegen worden ingesteld, indien de hoofdvordering op dezelfde vervoerovereenkomst gegrond is.

§ 5. — De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op het verbaal der Spoorwegen onderling, dat geregeld is in hoofdstuk III van dezen Titel.

ARTIKEL 43.

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of van beschadiging der bagage.

§ 1. — Indien een gedeeltelijk verlies of eene beschadiging door den Spoorweg ontdekt of vermoed of door den reiziger beweerd wordt, moet de Spoorweg zonder uitstel, en zoo mogelijk in tegenwoordigheid van den reiziger, bij proces-verbaal vaststellen de gesteldheid en het gewicht der bagage en, voor zoover mogelijk, het bedrag en de oorzaak der schade, alsmede het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

Een afschrift van dat proces-verbaal wordt desverlangd aan den reiziger kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. — Wanneer de reiziger zich met den inhoud van het proces-verbaal niet kan vereenigen, kan hij verlangen, dat de gesteldheid en het gewicht der bagage, alsook de oorzaak en het beloop van de schade gerechtelijk worden vastgesteld, overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat, waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

§ 3. — In geval van verlies van colli is de reiziger verplicht, eene zoo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren colli te geven, ten einde nasporing van den Spoorweg te vergemakkelijken.

ARTIKEL 44.

Vervallen van uit eene overeenkomst van vervoer van bagage tegen den Spoorweg voortvloeiende rechtsvorderingen.

§ 1. — Door de inontvangstneming der bagage vervalt elke uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering tegen den Spoorweg.

§ 2. — De rechtsvordering vervalt echter niet :

1° indien de reiziger bewijst, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van den Spoorweg;

2° in geval zij wordt ingesteld wegens verfraging, en de vordering bij een der in artikel 42, § 2, genoemde Spoorwegen wordt ingediend binnen een termijn van een en twintig dagen, den dag der ontvangst daaronder niet begrepen;

3° in geval zij wordt ingesteld wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition :

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

§ 3. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

ARTICLE 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée, soit sur un dommage ayant pour cause un dol, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison :

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale :

a) als het verlies of de beschadiging vóór de inontvangstneming der bagage door den reiziger, overeenkomstig artikel 43, is vastgesteld;

b) als de vaststelling, welke overeenkomstig artikel 43 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van den Spoorweg achterwege is gebleven;

4° in geval zij wordt ingesteld wegens uiterlijk niet waarneembare gebreken, waarvan het bestaan eerst na de inontvangstneming is vastgesteld, onder voorwaarde :

a) dat niet door den Spoorweg aan den reiziger aangeboden zij om op het station van aankomst de gesteldheid van de bagage vast te stellen;

b) dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 43 worde gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na dien der inontvangstneming;

c) dat de reiziger bewijze, dat de schade is ontstaan in het tijdsverloop tusschen de aanneming ten vervoer en de aflevering;

5° wanneer de rechtsvordering strekt tot terugbetaling van betaalde bedragen.

§ 3. — De reiziger kan de inontvangstneming van de bagage weigeren, zoolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling van de door hem beweerde schade.

Voorbehoud, bij de inontvangstneming van de bagage gemaakt, blijft zonder gevolg, tenzij de Spoorweg zoodanig voorbehoud heeft aanvaard.

§ 4. — Indien een deel der in het bagagebewijs vermelde colli bij de aflevering ontbreekt, kan de reiziger, alvorens de overige colli in ontvangst te nemen, eischen, dat de Spoorweg hem omtrent het manco eene verklaring afgeeft.

§ 5. — De aansprakelijkheid voor geheel verlies eindigt, als de bagage op het station van bestemming niet is opgevraagd binnen zes maanden na aankomst van den trein, waarmede zij had moeten worden vervoerd, onverminderd de verplichting van den Spoorweg om den reiziger te allen tijde kennis te geven als het collo is teruggevonden en het de noodige gegevens bevat om zijn adres op te sporen.

ARTIKEL 45.

Verjaring van uit de vervoerovereenkomst voortspuitende rechtsvorderingen.

§ 1. — De uit de vervoerovereenkomst voortspuitende rechtsvordering verjaart door verloop van een jaar, indien het verschuldigde bedrag niet reeds door eene erkenning, eene dading of een vonnis is vastgesteld.

De verjaringstermijn is evenwel drie jaren, indien het een rechtsvordering geldt wegens door opzet veroorzaakte schade, of wegens het geval van bedrog, bedoeld in artikel 38.

§ 2. — De verjaring begint te loopen :

a) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van gedeeltelijk verlies, van beschadiging of van vertraging in de aflevering :

van den dag, waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van geheel verlies :

du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul :

du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane :

du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs :

du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

ARTICLE 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions du § 10 de l'article 26 et des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

Règlement des comptes et recours des Chemins de fer entre eux.

ARTICLE 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

van den dag, waarop de aflevering had moeten plaats hebben;

c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachtprijzen, van bijkomende kosten of van toeslagen, of voor de vorderingen tot verbetering van vrachtprijzen in geval van onjuiste tarief-toepassing, of van rekenfouten :

van den dag der betaling van den vrachtprijs, van de bijkomende kosten of van den toeslag, of, wanneer geen betaling heeft plaats gehad, van den dag, waarop de betaling had moeten plaats vinden;

d) voor de vorderingen tot bijbetaling van door de douane gevorderde rechten :

van den dag, waarop deze eisch door de douane werd gesteld;

e) voor de overige vorderingen betreffende het reizigersvervoer :

van den dag, waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

De als aanvang van den verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in den termijn begrepen.

§ 3. — Wanneer eene buitengerechtigde reclame overeenkomstig artikel 40 schriftelijk bij den Spoorweg wordt ingediend, houdt de verjaring op te loopen. De verjaring begint weer te loopen van den dag, waarop de Spoorweg de reclame schriftelijk heeft afgewezen en de overgelegde stukken heeft teruggegeven. De bewijslijst in zake ontvangst van de reclame of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op hem, die zich op deze feiten beroept.

Latere reclames, welke op dezelfde rechtsvordering betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. — Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting van de verjaring de wetten en reglementen van den Staat, waar de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 46.

Uitsluiting van hervalling van vervallen of verjaarde rechtsvorderingen.

De rechtsvordering, welke volgens de bepalingen van artikel 26, § 10, en van de artikelen 44 en 45 is vervallen of verjaard, kan noch in reconventie, noch bij wijze van exceptie worden hervat.

HOOFDSTUK III.

Afrekening en verhaal der Spoorwegen onderling.

ARTIKEL 47.

Afrekening tusschen Spoorwegen.

Elke Spoorweg is verplicht aan de andere betrokken Spoorwegen het hun toekomend aandeel in een vrachtprijs, welke hij heeft geïnd of had moeten innen, uit te betalen.

ARTICLE 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte-totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

ARTICLE 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

ARTICLE 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait,

ARTIKEL 48.

Verhaal in geval van schadeloosstelling voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging.

§ 1. — De Spoorweg, die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst eene schadeloosstelling betaald heeft voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging van bagage, heeft recht van verhaal op de Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, met inachtneming van de volgende bepalingen :

a) de Spoorweg, door wiens toedoen de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) indien de schade veroorzaakt is door toedoen van meer dan een Spoorweg, is elke Spoorweg aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade. Indien vaststelling van ieders aandeel in de schade onmogelijk is, wordt de schadeloosstelling te hunnen laste gebracht, volgens de beginselen onder letter c) vermeld;

c) indien niet bewezen kan worden, dat de schade door toedoen van een of meer Spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde schadeloosstelling gebracht ten laste van alle Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die, welke bewijzen, dat de schade niet op hunne lijnen veroorzaakt is. De verdeling geschiedt naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

§ 2. — Ingeval een der Spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde deel omgeslagen over alle overige Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

ARTIKEL 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering.

De voorschriften van artikel 48 worden ook toegepast in geval van voor vertraging betaalde schadeloosstelling. Indien de vertraging veroorzaakt is door onregelmatigheden, welke op verschillende Spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadeloosstelling ten laste van deze Spoorwegen gebracht, naar verhouding van den duur der vertraging op hunne netten.

ARTIKEL 50.

Rechtsgang bij verhaal.

§ 1. — De Spoorweg, tegen wien het verhaal, bedoeld in de artikelen 48 en 49, wordt uitgeoefend, is nimmer ontvankelijk in zijne betwisting van de gegrondheid der betaling, gedaan door de administratie, welke het verhaal uitoefent, indien het bedrag der schadeloosstelling gerechtelijk is vastgesteld, nadat den Spoorweg de dagvaarding behoorlijk betekend was en hij in de gelegenheid gesteld was in het geding tusschen te komen. De voor de beteeke-

les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés 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. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

ARTICLE 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

ARTICLE 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ARTICLE 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

ARTICLE 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à sui-

ving en voor de tusschenkomst toegestane termijnen worden door den rechter, voor wien de hoofdvordering aanhangig is gemaakt, naar omstandigheden vastgesteld.

§ 2. — De Spoorweg, die verhaal wil uitoefenen, moet zijne daartoe strekkende rechtsvordering tegen alle betrokken Spoorwegen, met welke hij geene dading heeft aangegaan, tegelijk instellen, op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de niet gedagvaarde Spoorwegen.

§ 3. — De rechter beslist bij een en hetzelfde vonnis over alle voor hem aanhangig gemaakte vorderingen tot verhaal.

§ 4. — De in rechte aangesproken Spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. — Het is niet geoorloofd aan het geding tot schadevergoeding eene vordering tot verhaal te verbinden.

ARTIKEL 51.

Bevoegdheid tot kennisneming van rechtsvorderingen tot verhaal.

§ 1. — De rechter der plaats, waar de Spoorweg, tegen welken het verhaal wordt uitgeoefend, gevestigd is, is uitsluitend bevoegd om van alle rechtsvorderingen tot verhaal kennis te nemen.

§ 2. — Indien de rechtsvordering tegen meer dan een Spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eischende Spoorweg de keus tusschen de verschillende rechters, die volgens de vorige paragraaf bevoegd zijn.

ARTIKEL 52.

Bijzondere overeenkomsten ter zake van het verhaal.

Door de voorgaande bepalingen wordt geen inbreuk gemaakt op de bevoegdheid der Spoorwegen om betreffende het recht van verhaal onderling, hetzij vooraf voor de verschillende gevallen, welke zich kunnen voordoen, hetzij voor een bepaald geval, bijzondere overeenkomsten te treffen.

TITEL IV.

BEPALINGEN VAN VERSCHILLENDE AARD.

ARTIKEL 53.

Toepassing van het nationale recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn in elken Staat de bepalingen der nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

ARTIKEL 54.

Algemeene regelen van rechtsgang.

Voor alle geschillen, waartoe de onder deze Overeenkomst vallende vervoeren aanleiding geven, wordt de vorm

vre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

ARTICLE 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

ARTICLE 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiements des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

van geding beheerscht door de wet van het land van den rechter, die van het geding kennis neemt, voor zover in de Overeenkomst geene afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

ARTIKEL 55.

Teniatvoerlegging van vonnissen. Beslaglegging en zekerheidsstelling.

§ 1. — De vonnissen op tegenspraak of bij vertek gewezen door den volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bevoegden rechter, worden, wanneer zij volgens de voor dien rechter geldende wetten uitvoerbaar zijn geworden, in elk der andere verdragsluitende Staten uitvoerbaar, zoodra de in dien Staat voorgeschreven formaliteiten vervuld zijn. Herziening van den inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet toepasselijk op slechts voorloopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordeelingen tot schadevergoeding boven de kosten van het geding, tegen eenen eischer wegens het verliezen van zijn geding uitgesproken.

§ 2. — Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, welke een Spoorweg heeft op een anderen Spoorweg, die niet tot denzelfden Staat behoort als de eerste, kan geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van den Staat, waartoe de Spoorweg, die schuldeischer is, behoort.

§ 3. — Op het rollend materieel van een Spoorweg, alsook op de hem toebehoorende roerende voorwerpen van elken aard, welke zich daarin bevinden, kan op het gebied van een anderen Staat dan dien, waartoe de Spoorweg, die eigenaar is, behoort, geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van laatsbedoelden Staat.

§ 4. — Bij rechtsvorderingen, op de internationale vervoerovereenkomst gegrond, kan geene zekerheidsstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

ARTIKEL 56.

Munteenheid. Herleidings- en aannemingskoers van vreemde munt.

§ 1. — De in deze Overeenkomst of hare bijlagen in franken uitgedrukten bedragen worden geacht betrekking te hebben op den goud-frank met een gewicht van 10/31 gram en van een gehalte van 0.900.

§ 2. — De Spoorweg is verplicht door aanplakking aan de loketten of op eene andere doeltreffende wijze, de koersen bekend te maken, volgens welke hij de in vreemde muntsoort uitgedrukte bedragen, welke in de binnenlandse munt betaald worden, herleidt (herleidingskoers).

§ 3. — Evenzoo is een Spoorweg, die vreemd geld in betaling aanneemt, verplicht den koers bekend te maken, waartegen hij dit aanneemt (aannemingskoers).

ARTICLE 57.

Institution d'un Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

ARTICLE 58.

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

ARTIKEL 57.

Slichting van een Centraal bureau voor internationaal vervoer per spoorweg.

§ 1. — Om de uitvoering van deze Overeenkomst te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal bureau voor internationaal vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met :

a) het ontvangen van mededeelingen van elk der verdragsluitende Staten en van elk der betrokken Spoorwegen en het mededeelen daarvan aan de overige Staten en Spoorwegen;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken van die mededeelingen van allerlei aard, welke voor den dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het uitspraak doen, op verzoek der partijen, in geschillen tusschen de Spoorwegen onderling;

d) het vergemakkelijken van de door het internationaal vervoer noodig geworden financiële betrekkingen tusschen de verschillende Spoorwegen, en van de incasseering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht bevorderen van stevigheid der betrekkingen tusschen de Spoorwegen onderling;

e) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot bijeenroeping van de conferenties, bedoeld in artikel 60, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. — Een bijzonder reglement, Bijlage II dezer Overeenkomst uitmakende, stelt den zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureau, alsook de middelen tot vervulling van zijne taak vast. Dit reglement en de hierin bij overeenkomst tusschen alle verdragsluitende Staten aangebrachte wijzigingen, hebben dezelfde waarde en geldigheidsduur als de Overeenkomst.

ARTIKEL 58.

Lijst van aan de Overeenkomst onderworpen lijnen.

§ 1. — Het in artikel 57 bedoelde Centraal bureau is belast met de samenstelling en het bijhouden van de lijst der aan deze Overeenkomst onderworpen lijnen. Te dien einde ontvangt het de kennisgevingen der verdragsluitende Staten omtrent de inschrijving of het schrappen van de lijnen van een Spoorweg of van een der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. — De deelneming van eene nieuwe lijn aan het internationaal vervoer begint eerst eene maand na de dagteekening van den brief van het Centraal bureau, waarbij hare inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. — Het schrappen van eene lijn door het Centraal bureau heeft plaats, zoodra diegene der verdragsluitende Staten, op wiens verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, aan het bureau kennis gegeven heeft, dat die lijn niet meer in staat is om aan de door de Overeenkomst opgelegde verplichtingen te voldoen.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

ARTICLE 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer, de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

ARTICLE 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

ARTICLE 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 4. — De enkele ontvangst der van het Centraal bureau uitgegane kennisgeving geeft elken Spoorweg onmiddellijk het recht om met den geschrapt Spoorweg alle uit het internationale vervoer voortspruitende betrekkingen af te breken, behalve voor zooveel betreft reeds aangevangen vervoeren, welke tot bestemming moeten worden vervoerd.

ARTIKEL 59.

Toelating van nieuwe Staten.

§ 1. — Elke Staat, geen ondertekenaar zijnde, die tot deze Overeenkomst wenscht toe te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitsersche Regeering, die alle deelhebbende Staten hiermede in kennis stelt, onder overlegging van eene nota van het Centraal bureau betreffende den toestand der spoorwegen van den verzoekenden Staat uit een oogpunt van internationaal vervoer.

§ 2. — Tenzij binnen een termijn van zes maanden na afzending van dit bericht ten minste twee Staten aan de Zwitsersche Regeering van hun verzet hiertegen hebben kennis gegeven, wordt het verzoek van rechtswege ingewilligd en daarvan door de Zwitsersche Regeering mededeeling gedaan aan den verzoekenden Staat en aan al de deelhebbende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitsersche Regeering aan alle Staten en aan den verzoekenden Staat mede, dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. — Elke toelating treedt in werking eene maand na den datum der door de Zwitsersche Regeering verzonden kennisgeving.

ARTIKEL 60.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. — Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de in de laatste Conferentie aangenomen wijzigingen komen de afgevaardigden der verdragsluitende Staten, daartoe door de Zwitsersche Regeering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde der verdragsluitende Staten gedaan verzoek, zal een conferentie vóór dat tijdstip worden bijeengeroepen.

§ 2. — De inwerkingtreding van de nieuwe Overeenkomst, uit eene herzieningsconferentie voortspruitende, brengt, ook voor de Staten, welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben geratificeerd, buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede.

ARTIKEL 61.

Bijkomende bepalingen.

§ 1. — De bijkomende bepalingen, welke bepaalde verdragsluitende Staten of deelhebbende Spoorwegen nuttig mochten oordeelen voor de uitvoering van de Overeenkomst openbaar te maken, worden door hen ter kennis van het Centraal bureau gebracht.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

ARTICLE 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 63.

Ratifications.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 64.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

§ 2. — De voor de aanneming van deze bepalingen getroffen schikkingen kunnen op de Spoorwegen, die er mede hebben ingestemd, in den in de wetten en reglementen van elken Staat voorgeschreven vorm in werking treden, zonder echter inbreuk te mogen maken op de Internationale Overeenkomst.

Van hunne inwerkingtreding wordt aan het Centraal bureau kennis gegeven.

ARTIKEL 62.

Duur van de uit toetreding tot de Overeenkomst voortvloeiende verbintenis.

§ 1. — De duur van deze Overeenkomst is onbeperkt. Nochtans kan elke deelhebbende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken :

De eerste verbintenis loopt tot den 31^{sten} December van het vijfde jaar na inwerkingtreding van deze Overeenkomst. Elke Staat, die met het verstrijken van dien termijn zich wil terugtrekken, moet van zijn voornemen ten minste één jaar vóór dien datum kennis geven aan de Zwitsersche Regeering, die zulks aan alle deelhebbende Staten zal berichten.

Bij gebreke van zoodanige kennisgeving binnen den genoemden termijn loopt de verbintenis van rechtswege door voor een tijdvak van drie jaar, en zoo vervolgens, telkens voor drie jaar, wanneer niet ten minste één jaar vóór den 31^{sten} December van het laatste jaar van een der driejarige tijdvakken eene opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. — Voor de nieuwe Staten, die in den loop van het vijfjarige tijdvak of in dien van een der driejarige tijdvakken tot de Overeenkomst worden toegelaten, is deze tot het einde van dat tijdvak, en verder tot het einde van elk der volgende tijdvakken verbindend, voor zoover zij niet ten minste één jaar vóór het verstrijken van een dier tijdvakken hunne verbintenis hebben opgezegd.

ARTIKEL 63.

Bekrachtiging.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingsoorkonden zullen zoo spoedig mogelijk bij de Zwitsersche Regeering worden neergelegd.

Zoodra de Overeenkomst door vijftien Staten zal zijn bekrachtigd, kan de Zwitsersche Regeering zich met de daarbij betrokken Regeeringen in verbinding stellen, ten einde met haar overleg te plegen ter zake van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 64.

Teksten der Overeenkomst. Officieele vertalingen.

Deze Overeenkomst is overeenkomstig gevestigd diplomatiek gebruik in de Fransche taal gesloten en ondertekend.

Aan den Franschen tekst zijn een Duitsche en een Italiaansche tekst toegevoegd, welke de waarde hebben van officieele vertalingen.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne :

Ulrich von HASSEL,
Heinrich NIEMACK,
Johannes KOFFKA.

Pour l'Autriche

Dr. Ant. RINTELEN.

Pour la Belgique :

P. Albert de LICNE.

Pour la Bulgarie :

Général Ivan VOLKOFF.

Pour le Danemark :

J. C. W. KRUSE.

Pour la Ville libre de Dantzig :

Alfred WYSOCKI.

Pour l'Espagne :

G. de OJEDA.

Pour l'Estonie :

A. SCHMIDT.

Bij niet-overeenstemming is de Fransche tekst beslissend.

Ter oorkonde waarvan, de Gevolmachtigden van bovengenoemde Staten en de Afgevaardigden van de Regeeringscommissie van het Grondgebied van het Saarbekken deze Overeenkomst hebben geteekend.

Gedaan te Rome, den 23^{ten} November 1933, in twee oorspronkelijke exemplaren, waarvan een zal worden bewaard in de archieven van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Italië en het andere door de Italiaansche Regeering aan de Zwitsersche Regeering zal worden gezonden om in de archieven dezer Regeering te worden neergelegd. Een voor eensluidend gewaarmerkte afdruk van deze Overeenkomst zal door de zorgen der Italiaansche Regeering aan alle ter Conferentie vertegenwoordigde Staten alsook aan de Portugeesche Regeering worden overgelegd.

Voor Duitschland :

Ulrich von HASSEL,
Heinrich NIEMACK,
Johannes KOFFKA.

Voor Oostenrijk :

Dr Ant. RINTELEN.

Voor België :

P. Albert de LICNE.

Voor Bulgarije :

Generaal Ivan VOLKOFF.

Voor Denemarken :

J. C. W. KRUSE.

Voor de Vrije Stad Dantzig :

Alfred WYSOCKI.

Voor Spanje :

G. de OJEDA.

Voor Estland :

A. SCHMIDT.

Pour la Finlande :

Pontus ARTTI.

Pour la France :

Charles de CHAMBRUN.

Pour la Grèce :

M. C. MELAS.

Pour la Hongrie :

Frédéric VILLANI.

Pour l'Italie :

Lodovico LUCIOLLI,
A. GIANNINI,
Luigi MACCALLINI,
Lodovico BELMONTE,
Massimo CHIESA,
P. QUARONI,
A. LANDRA,
Salvatore MALTESE,
LA VALLE,
Luca PIETROMARCHI,
A. FILONI,
S. SCOCCIANI.

Pour la Lettonie :

Dr. A. SPEKKE.

Pour le Liechtenstein :

HUNZIKER.

Pour le Luxembourg :

DUMONT.

Pour la Norvège :

J. IRGENS.

Pour les Pays-Bas :

J. PATIJN.

Voor Finland :

Pontus ARTTI.

Voor Frankrijk :

Charles de CHAMBRUN.

Voor Griekenland :

M. C. MELAS.

Voor Hongarije :

Frédéric VILLANI.

Voor Italië :

Lodovico LUCIOLLI,
A. GIANNINI,
Luigi MACCALLINI,
Lodovico BELMONTE,
Massimo CHIESA,
P. QUARONI,
A. LANDRA,
Salvatore MALTESE,
LA VALLE,
Luca PIETROMARCHI,
A. FILONI,
S. SCOCCIANI.

Voor Letland :

Dr. A. SPEKKE.

Voor Liechtenstein :

HUNZIKER.

Voor Luxemburg :

DUMONT.

Voor Noorwegen :

J. IRGENS.

Voor Nederland :

J. PATIJN.

Pour la Pologne :

Alfred WYSOCKI.

Pour la Roumanie :

J. LUGOSIANU.

Pour la Suède :

Erik SJOBORG.

Pour la Suisse :

HUNZIKER.

Pour la Tchécoslovaquie :

F. CHVALKOVSKY.

Pour la Turquie :

Zeki NEBIL.

Pour la Yougoslavie :

Y. DOUTCHITCH.

*Pour la Commission de Gouvernement du territoire
du bassin de la Sarre :*

L. d'EHRNROOTH.

Voor Polen :

Alfred WYSOCKI.

Voor Roemenië :

J. LUGOSIANU.

Voor Zweden :

Erik SJOBORG.

Voor Zwitserland :

HUNZIKER.

Voor Tsjechoslowakije :

F. CHVALKOVSKY.

Voor Turkije :

Zeki NEBIL.

Voor Joegoslavië :

Y. DOUTCHITCH.

*Voor de Regeeringscommissie van het Gebied
van het Saarbekken :*

L. d'EHRNROOTH.

ANNEXE I
(Article 20)

Formulaire du bulletin de bagages.

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1^{re} feuille.

No Transport international de bagages					
Nom de l'Administration du Chemin de fer 					
Souche du Bulletin de bagages					
de à					
via					
Date	Nombre des titres de	Nombre des colis transportés	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19	transport	bagages	kg	Calcul de la taxe par unité de 10 kg. : sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg.	
Train No					
Intérêt à la livraison					
Frais accessoires					
Total de taxe					

« 110 mm. »

« 150 mm. »

2^e feuille

No Transport international de bagages					
Nom de l'Administration du Chemin de fer 					
Feuille de route					
de à					
via					
Date	Nombre des titres de	Nombre des colis transportés	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19	transport	bagages	kg	Calcul de la taxe par unité de 10 kg. : sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg.	
Train No					
Intérêt à la livraison					
Frais accessoires					
Total de taxe					

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

BIJLAGE I.
(Artikel 20.)

Formulier van het bagagebiljet.

Het formulier bestaat uit drie bladen met den volgende tekst. De Spoorwegbesturen bepalen of alle drie de bladen of alleen de bladen 1 en 3 door middel van doorschrijving moeten worden ingevuld.

1^o blad.

No Internationaal bagagevervoer				
Naam van de spoorwegonderneming 				
Stamblad van het bagagebiljet				
van naar				
via				
Datum	Aantal vervoerswijken	Aantal colli bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht.
19	wijken	bagage	kg	Berekening van den vrachtprijs per eenheid van 10 Kg. : zonder vrijdom van bagage van kg. met vrijdom van bagage van kg.
Train No				
Belang bij de aflevering				
Bijkomende kosten				
Totaal vracht				

« 110 mm. »

« 150 mm. »

2^o blad.

No Internationaal bagagevervoer				
Naam van de spoorwegonderneming 				
Geleidebiljet				
van naar				
via				
Datum	Aantal vervoerswijken	Aantal colli bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht.
19	wijken	bagage	kg	Berekening van den vrachtprijs per eenheid van 10 Kg. : zonder vrijdom van bagage van kg. met vrijdom van bagage van kg.
Train No				
Belang bij de aflevering				
Bijkomende kosten				
Totaal vracht				

*) De spoorwegen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

3^e feuille, recto.

Transport international de bagages						
(Nom de l'Administration du Chemin de fer.)						
Bulletin de bagages						
de à						
via						
Date	Nombre des titres	Nombre des colis	Poids	Prix de transport des bagages		
19...	de transport	bagages	kg	<table border="1"> <tr> <td>Calcul de la taxe par unité de 10 kg.</td> <td> sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg. </td> </tr> </table>	Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg.
Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour kg. avec franchise de bagages pour kg.					
Train No.						
Intérêt à la livraison						
Frais accessoires						
Total de taxe						

* Les Chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

VOIR AU VERSO.

3^e feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

3^e blad, voorzijde.

Internationaal bagagevervoer						
(Naam van de spoorwegonderneming)						
Bagagebiljet						
van naar						
via						
Datum	Aantal ver- voer- wijzen.	Aantal colli bagage.	Wer- kelijk gewicht kg.	Bagagevracht.		
19...				<table border="1"> <tr> <td>Berekening van den vrachtprijs per eenheid van 10 kg.</td> <td> zonder vrijdom van bagage van kg. met vrijdom van bagage van kg. </td> </tr> </table>	Berekening van den vrachtprijs per eenheid van 10 kg.	zonder vrijdom van bagage van kg. met vrijdom van bagage van kg.
Berekening van den vrachtprijs per eenheid van 10 kg.	zonder vrijdom van bagage van kg. met vrijdom van bagage van kg.					
Train No.						
Belang bij de aflevering.						
Bijkomende kosten.						
Totaal vracht						

* De Spoorwegen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

ZIE OMMEZIJDE.

3^e blad, achterzijde.

Het vervoer vindt plaats volgens de voorwaarden der Internationale overeenkomst omtrent het reizigers- en bagagevervoer, alsmede volgens de op deze zending toepasselijke tarieven.

De reiziger moet de vervulling van de door de douane en belasting-autoriteiten, de politie en andere overheden geëischte formaliteiten bijwonen, behoudens door de bevoegde besturen toegelaten uitzonderingen.

De op de voorzijde vermelde bagage wordt tegen overgave van dit biljet afgeleverd.

ANNEXE II
(Article 57).

Règlement relatif à l'Office central
des transports internationaux par Chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'aviserà, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de

BIJLAGE II.
(Artikel 57.)

Reglement betreffende het centraal bureau
voor internationaal vervoer per spoorweg.

ARTIKEL 1.

§ 1. — Het Centraal bureau voor internationaal vervoer per spoorweg heeft zijn zetel te Bern. Met zijne inrichting binnen de bij de bepalingen van artikel 57 der Overeenkomst gestelde grenzen, alsmede met het toezicht op zijne werkzaamheden, is de Zwitsersche Bondsraad belast.

§ 2. — De kosten van het Centraal bureau worden door de verdragsluitende Staten gedragen naar verhouding van de lengte van de lijnen der Spoorwegen of der trajecten, welke door andere ondernemingen worden bediend, aan welke vergund is deel te nemen aan het vervoer, dat op de bij de Internationale Overeenkomst gestelde voorwaarden plaats vindt. Evenwel dragen scheepvaartlijnen in de kosten slechts bij naar verhouding van de helft van hare trajecten. De bijdrage bedraagt voor elken Staat ten hoogste fr. 0.80 per kilometer. Het bedrag van het jaarlijksch crediet per kilometer spoorweg wordt voor elk dienstjaar door den Zwitserschen Bondsraad, het Centraal bureau gehoord en rekening houdende met de zich voordoeende omstandigheden en behoeften, vastgesteld. Het wordt steeds ten volle geheven. Als de werkelijke kosten van het Centraal bureau het bedrag van het op dien grondslag berekend crediet niet bereikt hebben, wordt het niet bestede saldo in het pensioen- en ondersteuningsfonds gestort, welks rente wordt aangewend om aan de ambtenaren en beampten van het Centraal bureau ondersteuning of schadevergoedingen toe te kennen, indien zij ten gevolge van gevorderden leeftijd, door ongevallen of ziekte, blijvend ongeschikt worden voor de vervulling van hunne betrekking.

Bij de toezending aan de verdragsluitenden Staten van het jaarverslag en van de jaarlijksche rekening noodigt het Centraal bureau deze uit tot storting van hunne bijdragen in de kosten van het verstreken dienstjaar. Een Staat, die op den 1^{en} October zijn aandeel niet heeft gestort, zal ten tweeden male worden uitgenoodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal bureau in den aanvang van het volgende jaar een nieuw, tegelijkertijd met het verslag over het nieuwe verstreken dienstjaar. Is op den 1^{en} Juli daaropvolgende geenlei gevolg aan dat rappel gegeven, dan zal eene vierde poging bij den nalatigen Staat worden aangewend om hem te bewegen de beide verschenen annuïteiten te betalen; blijft deze zonder gevolg, dan bericht het Centraal bureau hem drie maanden later, dat, indien de verwachte storting aan het einde van het jaar niet heeft plaats gehad, het uitblijven daarvan zal worden aangemerkt als eene stilzwijgende uiting van zijnen wensch om zich aan de Overeenkomst te onttrekken. Wordt aan dezen laatsten stap tot op den 31^{en} December geen gevolg gegeven, dan gaat het

cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouverts devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

ARTICLE 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise

Centraal bureau, acte nemende van den stilzwijgend te kennen gegeven wensch van den in gebreke gebleven Staat om zich aan de Overeenkomst te onttrekken, over tot schrap-ping van de lijnen van dien Staat uit de lijst der Spoor-wegen, welke tot het internationaal vervoer zijn toege-laten.

De niet geïnde bedragen moeten zooveel mogelijk gedekt worden uit de gewone credieten, waarover het Centraal bureau beschikt en kunnen over vier dienstjaren verdeeld worden. Het deel van het tekort, dat op deze wijze niet kan worden gedekt, wordt op eene afzonderlijke rekening ten laste van de andere Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometers spoorweg, dat op den dag der tenlastebrenging onder de Overeenkomst viel; daarin zal elk hunner in zooverre worden betrokken als hij gedurende het tweejarig tijdvak, dat op het tijdstip van uittreding van den nalatigen Staat is verstreken, met dezen deel heeft ge-nomen aan de Overeenkomst. Een Staat, wiens lijnen over-eenkomstig de in de voorgaande alinea vermelde voorwaar-den zullen zijn geschrapt, zal deze niet opnieuw voor den dienst van het internationaal vervoer kunnen doen inschrij-ven dan na voorafgaande betaling van de bedragen, welke gezegde Staat voor de in aanmerking komende jaren ver-schuldigd is gebleven en wel met eene rente van vijf ten honderd, te rekenen van het einde van de zesde maand, welke is verstreken sedert den dag, waarop het Centraal bureau hem voor de eerste maal heeft uitgenoodigd om het te zijnen laste komende deel der kosten te betalen.

ARTIKEL 2.

§ 1. — Het Centraal bureau geeft een maandblad uit, bevattende de inlichtingen noodig voor de toepassing van de Overeenkomst, met name de mededeelingen betreffende de lijst der Spoorwegen en andere ondernemingen en be-treffende de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen, alsmede de gegevens betreffende de rechtspraak en de statistiek, welke het nuttig mocht achten daarin op te nemen.

§ 2. — Het blad wordt in het Fransch en in het Duitsch gesteld. Eén exemplaar wordt kosteloos aan elk der Staten en aan elk der betrokken spoorwegbesturen toegezonden. Voor meer exemplaren, die verlangd worden, moet de door het Centraal bureau vastgestelde prijs worden betaald.

ARTIKEL 3.

§ 1. — De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen kunnen door het schuld-eischende spoorwegbestuur aan het Centraal bureau wor-den gezonden, ten einde de voldoening daarvan te bevor-deren. Te dien einde zal het Centraal bureau den Spoorweg, die schuldenaar is, aanmanen de vordering te voldoen of de redenen der weigering van betaling mede te deelen.

§ 2. — Als het Centraal bureau van oordeel is, dat de voor weigering aangevoerde redenen voldoende gegrond zijn, verwijst het de partijen naar den bevoegden rechter.

§ 3. — Is het Centraal bureau van oordeel, dat het bedrag inderdaad geheel of gedeeltelijk verschuldigd is, dan kan het, na raadpleging van een deskundige, verklaren, dat de

de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Spoorweg, die schuldenaar is, gebonden zal zijn om het geheel of een deel der vordering bij het Centraal bureau te storten; de aldus gestorte som moet tot de eindbeslissing van de zaak door den bevoegden rechter bij het bureau in bewaring blijven.

§ 4. — Ingeval een vervoeronderneming gedurende veertien dagen in gebreke is gebleven aan den last van het Centraal bureau te voldoen, wordt haar eene nieuwe aanmaning toegezonden met aanduiding van de gevolgen, welke hare verdere weigering zoude na zich sleepen.

§ 5. — Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal bureau aan den Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een gemotiveerd bericht, met uitnoodiging te overwegen, welke maatregelen genomen moeten worden, bepaaldelijk ook om te onderzoeken, of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst van Spoorwegen moeten worden gehandhaafd.

§ 6. — In geval de Staat, waartoe de schuldenaar zijnde onderneming behoort, verklaart, dat hij ondanks de wanbetating meent, de lijnen dier onderneming niet op de lijst te moeten doen schrappen, of wanneer hij gedurende zes weken het bericht van het Centraal bureau onbeantwoord laat, zal die Staat van rechtswege geacht worden de borgstelling op zich te nemen van de solvabiliteit der bedoelde onderneming, voor zooveel de uit het internationaal vervoer voortvloeiende vorderingen betreft.