

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

17 NOVEMBRE 1953.

PROJET DE LOI

portant approbation des Actes internationaux
suivants :

- a) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) et Annexes;
- b) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.) et Annexes;
- c) Protocole additionnel à ces Actes, Signés à Berne, le 25 octobre 1952.
- d) Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer;
- e) Protocole additionnel, Signés à Berne, le 11 avril 1953.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes du § 1 de l'article 60 des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises, d'une part, des voyageurs et des bagages, d'autre part, conventions qui furent signées à Rome le 23 novembre 1933 à l'issue d'une 4^{me} session de revision, approuvées par la loi belge du 6 mai 1936 et mises en vigueur en 1938, « les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision des Conventions au plus tard cinq ans après leur mise en vigueur ».

La revision qui aurait dû normalement avoir lieu en 1943 ayant dû être différée par suite des événements de l'époque, ce n'est qu'en 1950 qu'apparut la possibilité de provoquer, conformément à une autre disposition des Conventions, la réunion d'une conférence de revision extraordinaire à objectif limité, laquelle se tint à Berne en mai 1950. Une « Convention additionnelle » issue de cette conférence de revision extraordinaire fut signée à Berne le 13 mai 1950 et

17 NOVEMBER 1953.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de volgende
Internationale Akten :

- a) Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen;
- b) Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en Bijlagen;
- c) Aanvullend Protocol bij deze Akten, Ondertekend op 25 October 1952, te Bern.
- d) Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg;
- e) Aanvullend Protocol, Ondertekend op 11 April 1953, te Bern.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Luidens § 1 van artikel 60 der Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer per spoorweg van goederen, enerzijds, van reizigers en bagage, anderzijds, welke Overeenkomsten op 23 November 1933, op het einde van de 4^e herzieningszitting te Rome getekend en bij de Belgische wet van 6 Mei 1936 goedgekeurd werden en in 1938 in werking getreden zijn, « vergaderen de afgevaardigden der contracterende Staten voor de herziening der Overeenkomsten uiterlijk vijf jaar na dezer inwerkingtreding ».

Daar de herziening, die normaal in 1943 had moeten plaats grijpen, ingevolge de toenmalige gebeurtenissen is moeten uitgesteld worden, werd het slechts in 1950 mogelijk, krachtens een andere bepaling van de Overeenkomsten, een buitengewone Herzieningsconferentie met beperkt doel te beleggen welke conferentie in Mei 1950 te Bern gehouden werd. Een uit die buitengewone Herzieningsconferentie gesproken « Aanvullende Overeenkomst » werd op

H.

ratifiée par la loi belge du 23 mai 1951. A l'occasion de la dite conférence de revision extraordinaire furent jetées les bases des travaux préparatoires qui devaient conduire à la Conférence de revision ordinaire de l'ensemble des dispositions de la C.I.M. et de la C.I.V.

Cette Conférence de revision ordinaire eut lieu à Berne du 15 au 25 octobre 1952. Les délégations officielles de 25 Etats européens et du Proche-Orient, parmi lesquels le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui, jusqu'ici, n'avait pas encore adhéré aux Conventions en cause, ont participé aux travaux de cette Conférence de revision ainsi d'ailleurs, mais alors avec voix consultative, que les représentants des organisations internationales gouvernementales s'occupant des problèmes du transport et des organisations internationales non gouvernementales groupant les diverses catégories d'usagers.

Soucieuse de perfectionner les instruments diplomatiques qui régissent les échanges par chemins de fer de personnes et de marchandises entre les divers pays de l'ensemble du Continent européen, d'adapter les dispositions légales aux exigences modernes de l'économie et de les mettre en harmonie avec l'évolution du droit de transport international, la Conférence et ses Commissions préliminaires ont étudié d'une manière très approfondie les multiples problèmes qui se posent et qui ont fait l'objet de propositions concrètes de la part des divers Etats adhérents.

Si les délibérations ont, dans bien des cas, conduit à donner simplement aux dispositions existantes une rédaction plus claire et plus précise, propre à éviter à l'avenir les interprétations divergentes et les applications erronées que l'expérience a fait constater, elles n'ont cependant pas manqué de provoquer nombre de modifications du fond même des articles et l'introduction de quelques principes tout à fait nouveaux.

Les modifications suivantes doivent spécialement retenir l'attention :

A. — Convention concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.).

1. Afin de donner à la Commission d'Experts de l'Annexe I non seulement le pouvoir de fixer les conditions auxquelles certains objets ou matières sont admis au transport, mais encore de lui accorder la compétence, de déterminer quels sont les objets et matières qui, en raison de leur caractère dangereux doivent être exclus du transport, l'énumération — d'ailleurs incomplète et imparfaite — des objets et matières de l'espèce qui figurait au 4° de l'article 3 ancienne manière, a été supprimée dans le texte nouveau.

2. Des dispositions précises sont dorénavant prévues pour que le public soit immédiatement informé des mesures spéciales qui interviendraient dans l'exécution du service sur le territoire d'un Etat, pour des raisons d'intérêt public ou par suite des nécessités de l'exploitation (art. 5, § 5).

3. Les surtaxes exigées en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières qui, en application de l'Annexe I sont exclues du transport ou admises sous certaines conditions ont été réduites pour être mises en concordance avec les dispositions internes de certains Etats (art. 7, § 6a).

4. Le délai de publication des tarifs fixé à 15 jours en cas de majoration de prix, est réduit si le tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total ou

13 Mei 1950 te Bern ondertekend en bij de Belgische wet van 23 Mei 1951 bekrachtigd. Op deze buitengewone Herzieningsconferentie werden de grondslagen gelegd van het voorbereidend werk dat moest leiden tot de gewone conferentie voor herziening van het gezamenlijke der bepalingen van de I.O.G. en van de I.O.R.

Die gewone Herzieningsconferentie werd van 15 tot 25 October 1952 te Bern gehouden. De officiële afvaardigingen van 25 Europese Staten en van het Nabije Oosten, waaronder het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, dat tot nog toe niet tot bewuste Overeenkomsten toegetreden was, hebben aan het werk van deze Herzieningsconferentie deelgenomen, alsmede trouwens, maar dan met raadgevende stem, de vertegenwoordigers van de gouvernementele internationale organisaties die zich met de vervoerproblemen bezighouden en van de niet-gouvernementele internationale organisaties waarin de verschillende categorieën van gebruikers gegroepeerd zijn.

Ten einde de diplomatieke middelen tot regeling van het ruilverkeer per spoorweg van personen en goederen tussen de verschillende landen van heel het Europees Vasteland te verbeteren, de wetsbepalingen aan de moderne eisen der economie aan te passen en ze met de evolutie van het internationaal vervoerrecht in overeenstemming te brengen, hebben de Conferentie en dezer voorbereidende Commissies de menigvuldige gerezen problemen, waarvoor de verschillende toetredende Staten concrete voorstellen hebben ingediend, zeer grondig bestudeerd.

Hoewel de beraadslagingen in veel gevallen eenvoudig geleid hebben tot een duidelijker en nauwkeuriger formulering van de bestaande bepalingen, waardoor de uit ervaring gebleken uiteenlopende interpretaties en verkeerde toepassingen voortaan zullen voorkomen worden, toch hebben zij tal van wijzigingen van de inhoud zelf der artikelen en de invoering van enkele gans nieuwe principes tot gevolg gehad.

De volgende wijzigingen vergen bijzonder aandacht :

A. — Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.).

1. Ten einde de Commissie van Deskundigen van Bijlage I niet alleen de macht te verlenen vast te stellen aan welke bepalingen sommige voorwerpen of stoffen moeten voldoen om tot het vervoer toegelaten te worden, maar haar bovendien de bevoegdheid toe te kennen te bepalen welke voorwerpen en stoffen, wegens dezer gevaarlijk karakter, van het vervoer dienen uitgesloten, werd de — trouwens onvolledige en onafgewerkte — lijst van die voorwerpen en stoffen, welke voorkwam onder 4° van het vroeger artikel 3, in de nieuwe tekst weggelaten.

2. Voortaan worden nauwkeurige bepalingen voorzien ten einde het publiek dadelijk op de hoogte te brengen van de speciale maatregelen die, om redenen van openbaar belang of ingevolge de noodwendigheden der exploitatie, bij de uitoefening van de dienst op het grondgebied van een Staat mochten getroffen worden (art. 5, § 5).

3. De boeten die geheven worden in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van de stoffen die, bij toepassing van Bijlage I, niet of slechts onder bepaalde voorwaarden mogen vervoerd worden, werden verlaagd om met de binnenlandse reglementering van sommige Staten in overeenstemming te worden gebracht (art. 7, § 6a).

4. De termijn voor het bekendmaken der tarieven, die ingeval van prijsverhoging op 15 dagen vastgesteld is, wordt ingekort indien het internationaal tarief voorziet dat

si les majorations de prix d'un tarif intérieur sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant (art. 9, § 1).

5. Les délais de livraison sont réduits de façon à correspondre à l'exploitation moderne des chemins de fer (art. 11).

6. L'expéditeur qui a la faculté d'assister aux formalités douanières et autres qui sont accomplies en cours de route, par le chemin de fer, pourra dorénavant également procéder au paiement des taxes douanières et autres frais (art. 15, § 1).

7. L'intérêt des sommes dues par suite d'application irrégulière des tarifs ou du chef de remboursements et débours est réduit de 6 à 5 % pour être plus conforme aux conditions du marché actuel de l'argent (art. 18, § 4).

8. Le destinataire se voit reconnaître, sous certaines conditions bien définies, le droit de disposer de la marchandise dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire et de modifier le contrat de transport (art. 22, § 1).

9. En raison des difficultés d'application et des divergences juridiques relatives à la notion du droit de gage, l'article 25, ancienne manière, qui donnait au chemin de fer un droit de gage sur les marchandises transportées en garantie des créances résultant pour lui du contrat de transport, a été supprimé. Dorénavant ce seront donc les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat, qui seront applicables en la matière.

10. Les grands principes de la responsabilité du chemin de fer pour les envois lui confiés font l'objet des articles 26, 27, 28 et suivants.

Cette responsabilité a été étendue jusqu'au domicile du destinataire si la remise à domicile est effectuée par le chemin de fer ou son fermier (art. 26).

A la notion de la « force majeure » — cause exonératoire de responsabilité pour le chemin de fer — notion qui est très controversée et diversement interprétée dans les différents pays, est substituée une formule plus simple et plus claire : « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » (art. 27, § 2).

Les dispositions formulées aux articles 27 et 28 ancienne manière ont été regroupées de façon à réunir à l'article 27 nouveau les principes de base de « la responsabilité » et à l'article 28 « les règles applicables en matière de charge de la preuve ».

Un article 29 nouveau est constitué avec la matière du § 4 de l'article 27 ancienne manière en vue de fixer d'une manière plus précise, tout en l'accentuant, la responsabilité du chemin de fer pour les envois faisant l'objet d'une réexpédition.

11. Dans le même ordre d'idées et en vue d'emporter l'adhésion aux Conventions C.I.M. et C.I.V. du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en faisait une condition sine qua non, un régime de responsabilité pondérée est prévu pour les transports de la Grande-Bretagne vers le continent et vice versa, et qui comportent un parcours maritime.

Ce régime particulier de responsabilité pour le transit maritime s'inspire des règles établies par la Convention maritime de Bruxelles, du 25 août 1924; il a un caractère

een binnenlands tarief op heel het traject zal toegepast worden of indien de prijzen van een binnenlands tarief, naar aanleiding van een algemene verhoging der binnenlandse tarieven van een deelnemende spoorweg, verhoogd werden (art. 9, § 1).

5. De leveringstermijnen worden dermate ingekort dat zij met de eisen der moderne spoorwegexploitatie stroken (art. 11).

6. De verzender wie het vrijstaat aanwezig te zijn bij de douane- en andere formaliteiten die onderweg door de spoorweg vervuld worden zal voortaan eveneens de douanerechten en andere kosten mogen betalen (art. 15, § 1).

7. De interest van de sommen die ten gevolge van onregelmatige toepassing der tarieven of wegens terugbetalingen of voorschotten verschuldigd zijn, wordt van 6 tot 5 % verminderd om beter aan de eisen der huidige geldmarkt te beantwoorden (art. 18, § 4).

8. De bestemming wordt, onder zekere welbepaalde voorwaarden, het recht erkend over de waar te beschikken zodra de zending het douane-gebied van het land van bestemming bereikt heeft en het vervoercontract te wijzigen (art. 22, § 1).

9. Artikel 25, oude tekst, waarbij aan de spoorweg een pandrecht op de vervoerde goederen was verleend als waarborg voor de schuldvorderingen die voor hem uit het vervoercontract voortvloeien, werd weggelaten wegens toepassingsmoeilijkheden en de uiteenlopende rechtskundige opvattingen inzake het begrip pandrecht. Voortaan zijn het dus de bepalingen van de nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer in elke Staat, die ter zake zullen toepasselijk zijn.

10. De grote principes van de aansprakelijkheid van de spoorweg van de hem toevertrouwde zendingen komen voor in artikel 26, 27, 28 en daaraanvolgende.

Deze aansprakelijkheid werd uitgebreid tot aan de woning van de bestemming, indien de spoorweg of diens pachter voor de bestelling zorgt (art. 26).

Het begrip « overmacht » — oorzaak van ontheffing van aansprakelijkheid voor de spoorweg — begrip dat ten eerste betwist en in de onderscheiden landen op verschillende wijzen geïnterpreteerd wordt, wordt vervangen door een eenvoudiger en duidelijker formule : « omstandigheden die de spoorweg niet kon voorkomen en in de gevolgen waarvan hij niet kon voorzien » (art. 27, § 2).

De bepalingen van artikel 27 en 28, oude tekst, werden opnieuw gegroepeerd, zodat in het nieuw artikel 27 de grondbeginselen van « de aansprakelijkheid » en in artikel 28 « de regels toepasselijk inzake bewijslast » verenigd zijn.

Een nieuw artikel 29 werd samengesteld met de stof van § 4 van artikel 27, vroegere tekst, ten einde de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de na te zenden zendingen nauwkeuriger te bepalen en er tevens de nadruk op te leggen.

11. In dezelfde gedachtengang en met het oog op de toetreding tot de overeenkomsten C.I.M. en C.I.V. van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, dat er een conditio sine qua non van maakte, wordt een gemachtigd stelsel van aansprakelijkheid voorzien voor het vervoer van Groot-Brittannië naar het vasteland, en omgekeerd, waarin een traject over zee begrepen is.

Dit bijzonder stelsel van aansprakelijkheid voor het transit over zee steunt op de regels vastgesteld bij de op 25 Augustus 1924 te Brussel gesloten Zeevaart-Overeen-

facultatif, en ce sens que les Etats adhérents ont la faculté, pour le parcours maritime des lignes de navigation qu'ils font inscrire à la liste des lignes soumises à la C.I.M. (art. 58), d'ajouter aux causes exonératoires de responsabilité prévues par l'article 27 celles qui font l'objet de l'article 62 (nouveau).

12. Il a été jugé opportun d'établir de nouvelles dispositions en matière de conciliation et d'arbitrage pour régler les différends au sujet de l'interprétation ou de l'application de la Convention.

Ces dispositions font l'objet de l'article 60 (nouveau) et de la nouvelle Annexe X.

13. Les rapports financiers entre les divers réseaux ferrés en matière de frais de transports, remboursement, etc., ont été adaptés, dans la mesure du possible et pour tenir compte de la situation économique et financière des Etats, aux derniers arrangements internationaux en la matière (art. 61, nouveau).

14. A l'instar de ce qui est déjà de règle en matière de revision des Annexes I, VII et VIII, une Commission spéciale de revision est constituée ayant pour tâche d'adapter aux besoins, selon une procédure simplifiée, un certain nombre d'articles de la C.I.M. et six de ses annexes, qui, par leur nature essentiellement réglementaire, sont sujets à des retouches fréquentes (art. 67, § 3).

B. — Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.).

1. D'une manière générale, les dispositions de la C.I.V. ont été mises en harmonie, partout où cela était possible, avec celles de la C.I.M., pour maintenir une concordance des mêmes rapports juridiques, comme par exemple en matière de bagages et de marchandises, de trafic fer-mer, de droit de gage du chemin de fer sur les objets transportés, de rapports financiers entre les transporteurs, de revision accélérée de certains articles de la Convention, etc.

2. Par ailleurs, les règles de la location des places sont précisées (art. 8).

3. La disposition relative au droit du voyageur d'interrompre son voyage est rédigée de façon plus libérale (art. 9).

4. La notion des bagages est considérablement étendue en y comprenant, notamment, les objets nécessaires à la vie moderne des sportifs, des professionnels et des hommes d'affaires en voyage (art. 17).

5. Les obligations du chemin de fer en matière de publication et d'application des tarifs sont définies d'une façon plus claire et précise (art. 24).

6. Les conditions de restitution au voyageur, le cas échéant, des sommes déboursées, sont définies avec plus de précision; les surtaxes à payer en cas d'infraction à certaines dispositions de la C.I.V. ont été abaissées (art. 26).

La Conférence de revision, au moment de clore les travaux a décidé de soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats, un Protocole additionnel aux Conventions C.I.M. et C.I.V. lequel comporte quatre points qui n'entrent pas dans le cadre même des dites conventions, mais engagent cependant les Etats adhérents :

— La convocation aussi rapprochée que possible, d'une Conférence extraordinaire qui aura, d'une part à établir un

komst; het heeft een facultatief karakter, in die zin dat het de toetredende Staten vrijstaat, voor het traject over zee van de scheepvaartlijnen die zij op de lijst der aan de C.I.M. onderworpen lijnen doen inschrijven (art. 58), aan de bij artikel 27 voorziene oorzaken tot ontheffing van aansprakelijkheid die toe te voegen welke voorkomen in artikel 62 (nieuwe tekst).

12. Het werd nuttig geacht nieuwe bepalingen inzake verzoening en arbitrage vast te stellen ten einde de geschillen betreffende de interpretatie of de toepassing van de Overeenkomst te beslechten.

Deze bepalingen komen voor in artikel 60 (nieuwe tekst) en in de nieuwe Bijlage X.

13. De financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegnetten inzake vervoerkosten, terugbetalingen, enz. werden, in de mate van het mogelijke en om rekening te houden met de economische en financiële toestand van de Staten, aangepast aan de jongste internationale regelingen ter zake (art. 61, nieuwe tekst).

14. Naar het voorbeeld van hetgeen reeds toegepast wordt inzake de herziening van de Bijlagen I, VII en VIII, werd een speciale Herzieningscommissie samengesteld die tot taak heeft een bepaald aantal artikelen van de C.I.M. en zes van deze bijlagen, die wegens hun bij uitstek reglementaire aard vaak dienen bijgewerkt volgens een vereenvoudigde procedure aan de noodwendigheden aan te passen (art. 67, § 3).

B. — Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.).

1. In het algemeen werden de bepalingen van de C.I.V., overal waar zulks mogelijk was, met die van de C.I.M. in harmonie gebracht, ten einde de overeenstemming tussen dezelfde rechtskundige betrekkingen te handhaven, zoals bv. inzake bagage en goederen, verkeer spoor-zee, pandrecht van de spoorweg op de vervoerde voorwerpen, financiële betrekkingen tussen de vervoerders, sneller herzien van sommige artikelen van de Overeenkomst, enz.

2. Anderzijds werden de regels voor het huren van de plaatsen duidelijker omschreven (art. 8).

3. De bepaling betreffende het recht van de reiziger zijn reis te onderbreken is in een ruimere zin opgesteld (art. 9).

4. Het begrip bagage werd aanzienlijk verruimd, door dat er namelijk onder begrepen worden de voorwerpen die het moderne leven vereist van de op reis zijnde sport-, vak-, en zakenmannen (art. 17).

5. De verplichtingen van de spoorweg op het stuk van bekendmaking en toepassing van de tarieven zijn op een duidelijker en nauwkeuriger wijze bepaald (art. 24).

6. De voorwaarden voor de eventuele terugbetaling aan de reiziger van de voorgesloten sommen zijn met meer nauwkeurigheid bepaald; de in geval van inbreuk op sommige bepalingen van de C.I.V. te betalen boeten werden verlaagd (art. 26).

De Herzieningscommissie heeft bij het voleinden van haar werkzaamheden besloten een bij de Overeenkomsten C.I.M. en C.I.V. behorend Aanvullend Protocol ter ondertekening voor te leggen aan de respectieve Gevolmachtigden van de Staten, welk Protocol vier punten omvat, die niet binnen het raam zelf van bedoelde Overeenkomsten vallen, doch niettemin bindend zijn voor de toetredende Staten :

— Het zo spoedig mogelijk bijeenroepen van een buitengewone Conferentie die tot doel zal hebben, enerzijds, een

nouveau Règlement de l'Office central et d'autre part, à rechercher une solution au problème de la participation aux deux Conventions de l'Etat allemand, scindé actuellement en deux entités politiques;

— le règlement du problème des prescriptions applicables au transport des matières dangereuses entre le Continent et la Grande-Bretagne, lesquelles devront figurer dans un appendice spécial à l'Annexe I à la C.I.M.;

— la mise en vigueur au plus tard 6 mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la Convention même, des Annexes I, VII et VIII telles qu'elles résulteront des revisions en cours par les Commissions d'Experts compétentes;

— la réserve formulée par les cinq pays de l'Est à l'égard de certaines compétences attribuées au Tribunal arbitral.

La Conférence extraordinaire ayant notamment pour but d'élaborer un nouveau Règlement de l'Office Central de Berne, comportant l'institution d'un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales, s'est tenue à Berne en avril 1953 sur convocation du Gouvernement suisse.

Certains Etats estimaient, que ledit Office central, organe exécutif des Conventions, perdait de plus en plus le caractère supranational qui doit être le sien, pour revêtir plutôt celui d'un organisme à prédominance helvétique.

Or, il est essentiel que l'Office central se cantonne dans le domaine juridique qui lui est attribué par l'article 57 de la C.I.M. sans déborder sur les plans d'activités d'organismes, gouvernementaux ou non, à compétence particulière. Il est d'autre part non moins essentiel que l'Office remplisse à plein ses fonctions non seulement au cours des conférences de revision où son activité est intense, mais encore dans l'intervalle des sessions où son action tend naturellement vers l'extension de la zone d'application de la C.I.M. et de la C.I.V. et vers l'unification plus poussée du droit international des transports.

Les efforts de l'Office dans ce sens ne peuvent être facilités et étayés convenablement que par son caractère représentatif de la communauté entière des Etats contractants.

Les réformateurs de 1952 ont dès lors été amenés à rechercher les moyens de droit propres à lui donner et à lui maintenir ce caractère universel.

Dans le régime appliqué jusqu'ici la surveillance de l'Office central de Berne était uniquement confiée au Gouvernement suisse. Dorénavant cette surveillance sera exercée par un Comité administratif de neuf membres, partiellement renouvelables tous les cinq ans et choisis parmi les représentants des divers Etats contractants. La Suisse disposera d'un siège permanent dans ce Comité et en assumera la présidence. Le Comité administratif aura notamment à veiller à la bonne application des conventions et à préconiser, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application des conventions; il aura à donner des avis sur les questions relatives à l'activité de l'Office qui lui seraient soumises par un Etat contractant ou par le Directeur de l'Office; il aura à approuver le rapport de gestion et le budget de l'Office; il aura à nommer, sur proposition de la Suisse, le Directeur, le Vice-Directeur et les Conseillers de l'Office en tenant compte de la compétence des candidats mais aussi d'une équitable répartition géographique, etc.

nieuw Reglement van het Centraal Bureau vast te stellen en, anderzijds, een oplossing te zoeken voor het probleem van de deelneming aan beide Overeenkomsten van de Duitse Staat, die thans in twee politieke entiteiten gesplitst is;

— de regeling van het probleem der voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen het Vasteland en Groot-Brittannië welke voorschriften zullen moeten voorkomen in een speciaal appendix bij Bijlage I tot de C.I.M.;

— de inwerkingtreding, uiterlijk 6 maanden vóór de datum voorzien voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst zelf, van de Bijlagen I, VII en VIII, zoals zij zullen voortspuiten uit de thans door de bevoegde Commissies van Deskundigen gedane herzieningen;

— het door de vijf Oostelijke landen gemaakt voorbehoud ten opzichte van sommige aan het Scheidsrecht toegekende bevoegdheden.

De buitengewone Conferentie die nl. voor doel had een nieuw Reglement van het Centraal Bureau te Bern op te maken, Reglement waarbij een stelsel van toezicht ingevoerd wordt overeenkomstig met hetgeen in andere internationale organisaties bestaat, werd gehouden te Bern in April 1953 op uitnodiging van de Zwitserse Regering.

Sommige Staten waren van oordeel dat bewust Centraal Bureau, organisme tot uitvoering van de Overeenkomsten meer en meer het supranationaal karakter, dat het zijne moet zijn verloor om eerder het karakter aan te nemen van een organisme met overwegende Zwitserse invloed.

Het is echter van hoofdzakelijk belang dat het Centraal Bureau zich bepaalt tot het rechtskundig gebied dat er bij artikel 57 van de C.I.M. aan toegewezen is, zonder het terrein te betreden van al dan niet gouvernementele organismen met een bijzondere bevoegdheid. Anderzijds is het niet minder van hoofdzakelijk belang dat het Bureau zijn functies ten volle uitoefent, niet alleen op Herzieningsconferenties, waar het een drukke bedrijvigheid heeft maar ook in de periode tussen de zittingen, wanneer zijn actie natuurlijk gericht is op de uitbreiding van de toepassingszone van de C.I.M. en de C.I.V. en op een verder doorgedreven eenheid in het internationaal vervoerrecht.

De door het Bureau in die zin gedane krachtsinspanningen kunnen slechts vergemakkelijkt en behoorlijk gesteund worden door zijn karakter van vertegenwoordiger van de ganse gemeenschap der verdragsluitende Staten.

De hervormers van 1952 hebben dus moeten zoeken naar de geschikte rechtsmiddelen om het dit universeel karakter te verlenen en te doen behouden.

Met het tot nog toe toegepast stelsel was alleen de Zwitserse Regering belast met het toezicht op het Centraal Bureau te Bern. Voortaan zal dit toezicht uitgeoefend worden door een Administratief Comité van negen leden, die om de vijf jaar gedeeltelijk hernieuwd werden en uit de vertegenwoordigers van de verschillende verdragsluitende Staten worden gekozen. Zwitserland zal in die Raad over een bestendige zetel beschikken en het voorzitterschap er van waarnemen. Het Administratief Comité zal inzonderheid moeten waken voor de goede toepassing van de Overeenkomsten en, zo nodig, de maatregelen voorstellen die geschikt zijn om de toepassing der Overeenkomsten te vergemakkelijken; het zal advies moeten uitbrengen over de kwesties betreffende de activiteit van het Bureau die er door een verdragsluitende Staat of door de Directeur van het Bureau mochten aan voorgelegd worden; het zal zijn goedkeuring moeten hechten aan het verslag over het beheer en aan de begroting van het Bureau; het zal, op de voordracht van Zwitserland, de Directeur, de Onderdirecteur en de Adviseurs van het Bureau moeten benoemen, rekening gehouden met de bevoegdheid van de kandidaten, maar ook met een billijke geografische verdeling, enz.

La Conférence diplomatique qui sera réunie pour mettre, le moment venu, les nouvelles Conventions en vigueur, désignera les membres du Comité administratif pour la première période; elle devra tenir compte, lors de cette désignation, d'une équitable répartition géographique des pays représentés et décider des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

Tel est l'objet du quatrième document soumis à la ratification et qui constitue l'Annexe V à la nouvelle C.I.M. et l'Annexe II à la nouvelle C.I.V.

Le deuxième point resté en suspens à l'issue des travaux de la V^e Conférence de Revision d'octobre 1952 était celui de la participation allemande aux nouvelles Conventions, ce pays, comme tel, n'ayant pu être admis à signer les Conventions comme Etat contractant.

Nul n'ignore cependant que la participation de l'Allemagne est indispensable pour le déroulement normal des transports internationaux. Le problème qui se posait s'avérait particulièrement délicat au regard des contingences politiques du moment : seule pouvait être envisagée une solution répondant aux vœux des deux parties de l'Allemagne et en même temps acceptable pour tous les Etats de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale.

Grâce à la bonne volonté manifestée de part et d'autre lors de la Conférence extraordinaire précitée, un Protocole additionnel, deuxième des présents actes soumis à ratification, a pu être établi. Ce Protocole prévoit que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats, sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 (celles en vigueur jusqu'ici) sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des nouvelles Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

Une telle notification a pour effet que les Conventions sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats susnommés ou les parties territoriales de ceux-ci ayant fait la notification, et que ces Etats ou parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats contractants, à l'exception toutefois du droit de vote.

A ce sujet, l'accord a pu se faire pour ne pas donner plus d'une voix aux deux parties ensemble de l'Allemagne et pour ne compter cette voix que lorsque les deux parties ont une opinion concordante, une discordance d'opinion ayant pour effet de neutraliser la voix dans le sens d'une abstention.

La question de savoir s'il fallait accorder une voix valable lorsqu'une seule des parties est représentée a laissé la Conférence divisée. Elle a dès lors décidé que les modalités de l'exercice du droit de vote seront réglées par une Conférence intergouvernementale ultérieure.

Enfin, sur les instances des délégués du Royaume-Uni, le Protocole additionnel habilite ledit Etat à insérer une référence aux dispositions de ce Protocole dans les formules internationales de la lettre de voiture, du billet et du bulletin de bagages pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, afin de les rendre obligatoires pour l'usager selon le droit britannique.

Ce protocole additionnel devra entrer en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des nouvelles Conventions, de façon que les parties territoriales intéressées puissent faire parvenir leurs notifications au

De Diplomatieke Conferentie, die zal belegd worden om, als het ogenblik zal gekomen zijn, de nieuwe Overeenkomsten in werking te doen treden, zal de leden van het Administratief Comité voor de eerste periode aanduiden; zij zal, bij deze aanduiding, moeten rekening houden met een billijke geografische verdeling van de vertegenwoordigde landen en beslissen over de maatregelen die geschikt zijn om de samenstelling van het Comité voor de latere perioden vast te stellen.

Zulks is het doel van het vierde bescheid dat ter bekrachtiging wordt voorgelegd en dat Bijlage V tot de nieuwe C.I.M. en Bijlage II tot de nieuwe C.I.V., vormt.

Het tweede punt dat bij de sluiting der werkzaamheden van de V^e Herzieningsconferentie van October 1952 onbeslist gelaten werd, was dat van de Duitse deelneming aan de nieuwe Overeenkomsten, daar het aan dit land, als dusdanig, niet kon toegelaten worden de Overeenkomsten als verdragsluitende Staat te ondertekenen.

Iedereen weet echter dat de deelneming van Duitsland onontbeerlijk is voor de normale gang van het internationaal vervoer. Het probleem dat oprees bleek buitengewoon kies, gezien de politieke toestand van het ogenblik : kon alleen in overweging genomen worden een oplossing die aan de wensen van beide delen van Duitsland beantwoordde en tevens voor al de Staten van West-Europa en van Oost-Europa aanvaardbaar was.

Dank zij de goede wil waarvan op voormelde buitengewone Conferentie van weerszijden blijk gegeven werd, kon een aanvullend Protocol, tweede van de ter bekrachtiging voorgelegde akten, opgemaakt worden. Bij dit Protocol wordt voorzien dat de Staten die de Overeenkomsten van 25 October 1952 niet ondertekend hebben of de landsgedeelten van dergelijke Staten op welker spoorweglijnen de Overeenkomsten van 23 November 1933 (die welke tot nog toe van kracht zijn) toegepast worden, de Zwitserse Regering kunnen notificeren dat zij de bepalingen van de nieuwe Overeenkomsten van 1952, bij binnenlandse wetgeving, aangenomen hebben en dat zij ze volgens de regels van hun grondwet zullen toepassen.

Een dergelijke notificatie heeft als gevolg dat de Overeenkomsten van toepassing zijn in de betrekkingen tussen de verdragsluitende Staten en voormelde Staten of landsgedeelten van deze Staten die de notificatie gedaan hebben, en dat deze Staten of landsgedeelten dezelfde rechten en verplichtingen hebben als de verdragsluitende Staten, met uitzondering evenwel van het stemrecht.

In dit verband kon overeenstemming bereikt worden om aan beide delen van Duitsland samen niet meer dan één stem te verlenen en om die stem slechts mee te rekenen wanneer de twee delen van dezelfde mening zijn, daar een verschil van mening de neutralisatie van de stem, in de zin van een onthouding, ten gevolge heeft.

Omtrent de vraag of een geldige stem moest verleend worden wanneer één enkel gedeelte vertegenwoordigd is, was de mening van de Conferentie verdeeld. Zij heeft bijgevolg beslist dat de modaliteiten van uitoefening van het stemrecht door een latere intergouvernementele Conferentie zullen geregeld worden.

Tenslotte wordt, op aandringen van de afgevaardigden van het Verenigd Koninkrijk, bij het Aanvullend Protocol bewuste Staat gerechtigd, voor het verkeer uit het Verenigd Koninkrijk, in de internationale formules van de vrachtbrief, van het plaatsbewijs en van het bagagebiljet een verwijzing naar de bepalingen van dat Protocol in te lassen, ten einde ze, naar Brits recht, voor de gebruiker verplicht te maken.

Dat Aanvullend Protocol zal zes maanden vóór de datum, die voor het in toepassing brengen van de nieuwe overeenkomsten voorzien is, moeten in werking treden, zodat de betrokken landsgedeelten hun notificaties aan de Zwitserse

Gouvernement suisse suffisamment à temps pour rendre possible dans l'ensemble la mise en vigueur des Conventions.

Le Règlement de l'Office Central et le Protocole additionnel d'avril 1953 complètent donc et achèvent la revision des deux Accords internationaux concernant le transport par chemin de fer des marchandises d'une part, des voyageurs et des bagages d'autre part.

En résumé les documents soumis à votre approbation ont adapté les Conventions de Berne aux exigences de l'époque actuelle tout en conservant ce qui a subi l'épreuve de l'expérience.

C'est donc en toute confiance que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi approuvant ces Conventions, l'Acte et les Protocoles additionnels s'y rapportant.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Finances,

A.-E. JANSSEN.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

J. MEURICE.

Regering tijdig genoeg kunnen zenden om de inwerking-treding van de Overeenkomsten over het geheel mogelijk te maken.

Het Reglement van het Centraal Bureau en het Aanvullend Protocol van April 1953 vullen dus aan en voltrekken de herziening van de twee Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer van goederen per spoorweg, enerzijds, van reizigers en bagage, anderzijds.

Kortom de aan uw goedkeuring voorgelegde documenten hebben de Overeenkomsten van Bern aangepast aan de eisen van de huidige tijd, met behoud echter van al wat uit ervaring degelijk gebleken is.

Het is dus in volle vertrouwen dat wij de eer hebben U het ontwerp van wet tot goedkeuring van deze overeenkomsten en de daarbij behorende Akte en Aanvullende Protocolen ter beraadslaging voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Financiën,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 8 octobre 1953, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des Actes internationaux suivants :

- » a) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) et Annexes;
- » b) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.) et Annexes;
- » c) Protocole additionnel à ces Actes, signés à Berne, le 25 octobre 1952;
- » d) Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer;
- » e) Protocole additionnel, signés à Berne, le 11 avril 1953 », a donné le 20 octobre 1953 l'avis suivant :

Le projet ne soulève pas d'observations.

La chambre était composée de
MM. :

J. SUETENS, *premier président du Conseil d'Etat, président;*
M. SOMERHAUSEN, *conseiller d'Etat;*
G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat;*
J. VAUTHIER, *assesseur de la section de législation;*
L. FREDERICQ, *assesseur de la section de législation;*
G. PIQUET, *greffier adjoint, greffier.*

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. SUETENS.

Le Greffier,
(signé) G. PIQUET.

Le Président,
(signé) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires Etrangères.
Le 24 octobre 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 8^e October 1953 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de volgende internationale Akten :

- » a) Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen;
- » b) Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en Bijlagen;
- » c) Aanvullend Protocol bij deze Akten, ondertekend op 25 October 1952, te Bern,
- » d) Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg;
- » e) Aanvullend Protocol, ondertekend op 11 April 1953, te Bern », heeft de 20^e October 1953 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter;*
M. SOMERHAUSEN, *raadsheer van State;*
G. VAN BUNNEN, *raadsheer van State;*
J. VAUTHIER, *bijzitter van de afdeling wetgeving;*
L. FREDERICQ, *bijzitter van de afdeling wetgeving;*
G. PIQUET, *adjunct-griffier, griffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. SUETENS.

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken.
De 24^e October 1953.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre du Commerce extérieur sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Les actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) et annexes;
- b) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.) et annexes;
- c) Protocole additionnel à ces actes, signé à Berne, le 25 octobre 1952;
- d) Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer;
- e) Protocole additionnel, signés à Berne, le 11 avril 1953, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 4 novembre 1953.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De volgende internationale akten :

- a) Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en bijlagen;
- b) Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en bijlagen;
- c) Aanvullend Protocol bij deze akten, ondertekend op 25 oktober 1952, te Bern,
- d) Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg;
- e) Aanvullend Protocol, ondertekend op 11 April 1953, te Bern, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 4 November 1953.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Finances,

A.-E. JANSSEN.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

J. MEURICE.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Financiën,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

CONVENTION INTERNATIONALE
CONCERNANT
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER
(C.I.M.)
ET ANNEXES,
SIGNÉES A BERNE, LE 25 OCTOBRE 1952.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST
BETREFFENDE
HET GOEDERENVERVOER PER SPOORWEG
(C.I.M.)
EN BIJLAGEN,
ONDERTEKEND OP 25 OCTOBER 1952, TE BERN.

(Vertaling)

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER
(C.I.M.).

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu la nécessité de reviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, 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 :

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, 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.

§ 2. Les envois dont la gare ⁽¹⁾ expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont soumis au droit de l'Etat de départ :

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement 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 exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, par le choix du modèle de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Art. 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 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 dérogations

(1) Par « gare » on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST

betreffende

HET GOEDERENVERVOER PER SPOORWEG
(C.I.M.).

DE ONDERGETEKENDE GEVOLMACHTIGDEN.

de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 23 November 1953 te Rome ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg te herzien, overeenkomstig artikel 60 van die Overeenkomst, hebben besloten daartoe een nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeengekomen :

TITEL EEN.

DOEL EN DRAAGWIJDTE VAN DE OVEREENKOMST.

Eerste artikel.

Spoorwegen en vervoer waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. Deze Overeenkomst is, behoudens de bij volgende paragrafen voorziene uitzonderingen, van toepassing op alle goederenzendingen, welke met een rechtstreekse vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden voor trajecten, gelegen op het grondgebied van ten minste twee der verdragsluitende Staten, en welke uitsluitend plaats hebben over de lijnen, welke in de overeenkomstig artikel 58 opgestelde lijst zijn vermeld.

§ 2. De zendingen, waarvan het station ⁽¹⁾ van afzending en het station van bestemming gelegen zijn op het grondgebied van een zelfde Staat en die het grondgebied van een andere Staat slechts transiteren, zijn onderworpen aan het recht van de Staat van vertrek :

a) wanneer de lijnen, waarover het transitvervoer plaats heeft, uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen, waarover het transitvervoer plaats heeft, niet uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek, indien de betrokken spoorwegen bijzondere overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke deze zendingen niet als internationaal worden aangemerkt.

§ 3. De zendingen tussen stations van twee aangrenzende Staten, vervoerd over lijnen die uitsluitend geëxploiteerd worden door spoorwegen van een dezer Staten, zijn onderworpen aan het recht van deze Staat, wanneer de afzender, door de keuze van het vrachtbriefmodel, aanspraak maakt op toepassing van de binnenlandse reglementaire bepalingen welke voor deze spoorwegen gelden en de wetten en reglementen van elk der betrokken Staten zich hier tegen niet verzetten.

Art. 2.

Bepalingen betreffende gemengd vervoer.

§ 1. Behalve spoorwegen kunnen in de in eerste artikel bedoelde lijst ook geregelde automobioldiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven, voor zover zij aan een spoorwegtraject aansluiten en internationaal vervoer bewerkstellingen 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

(1) Onder « station » verstaat men eveneens de havens van de scheepvaartdiensten en alle instellingen van de automobioldiensten die ten aanzien van de uitvoering van het vervoercontract open staan voor het publiek.

résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations 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, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transports 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.

Art. 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2 :

- a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;
- c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

Art. 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. Les objets ci-après désignés sont admis au transport sous les conditions suivantes :

- a) les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- b) les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :
 - 1° 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;
 - 2° les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;
 - 3° 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;
 - c) les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont 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 fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;
 - d) les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après :
 - 1° 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 internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;
 - 2° l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;
 - e) les objets dont le transport présente, de l'avis du chemin de fer, des difficultés spéciales en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières, déterminées dans chaque cas par le chemin de fer. Ces transports peuvent être soumis à des délais de livraison spéciaux fixés par le chemin de fer lors de la conclusion du contrat de transport.

§ 2. Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certains objets exclus par la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I.

afwijkingen, welke uit het verschil in vervoerwijze noodzakelijk voortvloeien. Deze afwijkingen mogen 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 wenst 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 zowel van de 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 afwijkend rechtsregime wordt toegepast. Zij mogen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan bij deze Overeenkomst is voorzien.

Art. 3.

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

Van het vervoer zijn, behoudens de afwijkingen vermeld in artikel 4, § 2, uitgesloten :

- a) voorwerpen, waarvan het vervoer, zij het ook slechts op het gebied van één der te doorlopen Staten, aan de postadministratie is voorbehouden;
- b) voorwerpen, welke zich door hun afmetingen, hun gewicht of hun gesteldheid niet lenen voor het verlangde vervoer, zulks met het oog op de installaties of het materieel zij het ook slechts van een der te doorlopen spoorwegen;
- c) voorwerpen, waarvan het vervoer verboden is, zij het ook slechts op het gebied van één der te doorlopen Staten;
- d) stoffen en voorwerpen die krachtens Bijlage I tot deze Overeenkomst van het vervoer uitgesloten zijn.

Art. 4.

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen.

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

- a) de in Bijlage I van deze Overeenkomst aangeduide stoffen en voorwerpen onder de daar vastgestelde voorwaarden;
- b) lijken onder de volgende voorwaarden :
 - 1° het vervoer moet als ijsgoed geschieden onder de hoede van een geleider, tenzij verzending als vrachtgoed of zonder geleider op alle bij het vervoer betrokken spoorwegen is toegestaan;
 - 2° de vervoerkosten moeten bij de afzending worden voldaan;
 - 3° het vervoer is onderworpen aan de wetten en politiereglementen van elke Staat, tenzij het is geregeld bij bijzondere Overeenkomsten tussen verschillende Staten;
 - c) op eigen wielen rollend spoorwegmaterieel wordt toegelaten onder voorwaarde, dat een spoorweg er zich van vergewist, dat het behoorlijk kan lopen en dit staat door een opschrift op het voertuig of door een bijzonder getuigschrift; locomotieven, tenders en motorwagens moeten bovendien worden begeleid door een door de afzender aangewezen bediende, die bevoegd is om ze te smeren;
 - d) levende dieren worden toegelaten, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :
 - 1° de zendingen levende dieren moeten worden begeleid door een door de afzender aangewezen persoon, behalve bij kleine dieren, die in goed gesloten kooien, kisten, manden, enz., ten vervoer worden aangeboden; het geleide wordt echter niet vereist, indien in de internationale tarieven of in tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten uitzonderingen zijn toegelaten;
 - 2° de afzender moet zich gedragen naar de voorschriften van het veeartsenijkundig toezicht van de Staten van afzending, van bestemming en van doorvoer;
 - e) voorwerpen waarvan het vervoer naar het oordeel van de spoorweg bijzondere moeilijkheden oplevert met het oog op de installaties of het materieel van zelfs maar één der bij het vervoer betrokken spoorwegen, worden slechts onder bijzondere, in elk geval door de spoorweg te bepalen technische of exploitatievoorwaarden toegelaten. Voor zulke zendingen kunnen bijzondere leveringstermijnen voorzien worden die bij de afsluiting van het vervoercontract door de spoorweg worden vastgesteld.

§ 2. Twee of meer verdragsluitende Staten kunnen bij bijzondere schikkingen overeenkomen dat bepaalde ingevolge deze Overeenkomst uitgesloten voorwerpen onder zekere voorwaarden tot het internationaal vervoer tussen deze Staten zullen worden toegelaten, of dat de stoffen en voorwerpen, genoemd in Bijlage I, onder minder strenge voorwaarden dan in die Bijlage voorgeschreven, zullen worden toegelaten.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par des 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 session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

Art. 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que :

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend 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 exigent 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 § 5.

§ 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.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les autres chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doivent excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 6. Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Formes et conditions du contrat de transport.

Art. 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 modèle prévu à l'Annexe II à la présente 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

Worden bij zulke schikkingen stoffen en voorwerpen ten vervoer toegelaten, welke er krachtens de bepalingen van Bijlage I van zijn uitgesloten, dan moeten die schikkingen ter kennis worden gebracht van het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer, dat de bepalingen der schikking betreffende die toelating, op de agenda van de eerstvolgende zitting der Commissie van deskundigen plaatst, tenzij die bepalingen reeds door de Commissie onderzocht en door haar afgewezen zijn.

De spoorwegen kunnen ook, door in hun tarieven opgenomen bepalingen, hetzij bepaalde bij deze Overeenkomst van het vervoer uitgesloten voorwerpen toelaten, hetzij voor de bij Bijlage I voorwaardelijk toegelaten stoffen en voorwerpen minder strenger voorwaarden stellen dan die welke in die Bijlage zijn voorgeschreven.

Art. 5.

Verplichting van de spoorweg om te vervoeren.

§ 1. De spoorweg moet alle goederen vervoeren overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst mits :

- a) de afzender zich aan de bepalingen van deze Overeenkomst onderwerpt;
- b) het vervoer mogelijk is met de normale vervoermiddelen waarmee in de regelmatige behoeften van het verkeer kan worden voorzien;
- c) het vervoer niet wordt belet door omstandigheden welke de spoorweg niet vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. De spoorweg is slechts dan verplicht voorwerpen aan te nemen, waarvan het laden, overladen of lossen het gebruik van bijzondere inrichtingen eist, 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, voorlopig in bewaring te nemen.

§ 4. De zendingen moeten worden verzonden in volgorde van de aanneming ten vervoer, behoudens het in § 5 voorzien geval.

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

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

Deze maatregelen moeten onverwijld ter kennis worden gebracht van het publiek en de spoorwegen, waarbij deze dan de spoorwegen van de andere Staten, met het oog op de publicatie er van, moeten inlichten.

Indien blijkt dat de maatregelen langer dan een maand dienen toegepast, moet zulks worden medegedeeld aan het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer dat de andere Staten hiervan in kennis zal stellen.

§ 6. Elke overtreding door de spoorweg van de bepalingen van dit artikel kan grond opleveren tot het instellen van een vordering tot vergoeding van de daardoor ontstane schade.

TITEL II.

VERVOERCONTRACT.

EERSTE HOOFDSTUK.

Vorm en voorwaarden van het vervoercontract.

Art. 6.

Inhoud en vorm van de 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 tussen aangrenzende landen kan evenwel bij de tarieven een vrachtbriefformulier van kleinere afmeting worden voorgeschreven.

De vrachtbriefformulieren moeten gedrukt zijn op stevig, wit schrijf-

à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une 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. À défaut de dispositions de tarif ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'État 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 être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. À défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand, ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes 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 barrer les cases inutilisées.

§ 4. Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc 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 entre tous les chemins de fer intéressés.

§ 5. Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, 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. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

- 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 physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la 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 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.

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 demande l'application d'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 par le commerce dans l'État de départ.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation 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) pour les envois de détail : le nombre de colis; leurs marques et numéros ou, à leur défaut, la mention que ces colis portent l'adresse du destinataire; la description de l'emballage. Ces mêmes mentions

papier; pour ijlgoed moeten zij voorzien zijn van twee rode streken, van ten minste één centimeter breedte, aan de boven- en benedenrand van de voor- en achterzijde. Voor de duplicaat-vrachtbrief mag ook lichtblauw papier worden gebezigd.

§ 2. De internationale tarieven of de overeenkomsten tussen 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 de Staat van afzending; bovendien moeten zij een Franse, een Duitse of een Italiaanse tekst bevatten en kunnen tevens alle andere nuttig geachte vertalingen bevatten.

Het door de afzender in te vullen gedeelte moet in een der officiële talen van het land van verzending opgesteld zijn.

Of er vertalingen moeten bijgevoegd worden en welke kan in de internationale tarieven of in de overeenkomsten tussen de spoorwegen voorzien worden.

Bij gebreke hiervan moet de afzender een Franse, een Duitse of een Italiaanse vertaling bijvoegen, tenzij de teksten in een van deze drie talen zijn gesteld.

De spoorweg kan eisen, dat de afzender voor zijn opgaven en verklaringen in de vrachtbrief en zijn bijlagen Latijnse lettertekens gebruikt.

§ 3. De met dikke lijnen omraamde gedeelten van het formulier moeten door de spoorweg worden ingevuld, de andere door de afzender. De afzender moet de ongebruikte vakken doorhalen.

§ 4. Door het witte of roodomrande formulier van de vrachtbrief te kiezen wordt aangewezen of het goed verzonden moet worden als vrachtgoed of als ijlgoed. Behoudens overeenkomst tussen alle deelnemende spoorwegen, is het verzoek om de verzending op een gedeelte van de af te leggen afstand als ijlgoed en op een ander gedeelte als vrachtgoed te doen geschieden, niet toegelaten.

§ 5. De vermeldingen op de vrachtbrief moeten in onuitwisbaar schrift geschreven of gedrukt zijn. Het gebruik van vrachtbrieven, waarin over een woord is heengeschreven of waarin geradeerd is, alsook van vrachtbrieven, waarop streken papier geplakt zijn, is niet geoorloofd. Doorhalingen worden slechts toegelaten, indien de afzender ze met zijn handtekening bekrachtigt en, voor wat betreft het getal of het gewicht der colli, de verbeterde hoeveelheden voluit in letters vermeldt.

§ 6. De navolgende gegevens moeten verplichtend op de vrachtbrief staan :

- a) de plaats en de datum van opmaking van de vrachtbrief;
- b) de aanduiding van de spoorweg van afzending;
- c) de aanduiding van de spoorweg en van het station van bestemming, met alle nadere afzonderlijke aanduidingen, welke nodig zijn om elke verwisseling tussen verschillende stations van dezelfde plaats of van plaatsen, welke dezelfde of een gelijksoortige naam dragen, te voorkomen;
- d) de naam en het adres van de geadresseerde. Als geadresseerde mag slechts één enkel natuurlijk persoon of ander rechtspersoon aangegeven worden. Het station van bestemming of een bediende van dat station mag slechts als geadresseerde worden aangegeven, indien het desbetreffende tarief dit uitdrukkelijk toelaat. Adressen, welke niet de naam van de geadresseerde aangeven, zoals : « aan de order van... » of « aan de houder van de duplicaatvrachtbrief », zijn niet toegelaten;
- e) de aanduiding van het goed, de opgave van het gewicht, of bij gebreke daarvan, een soortgelijke opgave overeenkomstig de voorschriften van de spoorweg van afzending. Wanneer het de afzender volgens de wetten of reglementen van het land van afzending geoorloofd is zijn goederen zonder opgave van het gewicht of van een daarvoor in de plaats tredende vermelding in de vrachtbrief aan te bieden, wordt dit gewicht of die vermelding door de spoorweg van afzending ingevuld.

De goederen moeten als volgt aangeduid worden : die welke voorkomen in Bijlage I, met de naam, welke daaraan in die Bijlage is gegeven; de overige goederen, indien de afzender de toepassing van een bepaald tarief verlangt, met de naam, waarmede ze in dat tarief zijn aangeduid, en in alle andere gevallen met de, in verband met hun aard, in de handel in de Staat van vertrek gebruikelijke benaming.

Indien de voor de omschrijving van de goederen op de vrachtbrief aanwezige ruimte niet voldoende is, moeten deze aanwijzingen geschieden op zorgvuldig aan de vrachtbrief gehechte en door de afzender ondertekende bladen, welke van gelijke grootte moeten zijn als de vrachtbrief. Op de vrachtbrief moet naar deze bladen worden verwezen. Wordt het totaalgewicht van de zending aangegeven, dan moet dit op de vrachtbrief zelf worden ingevuld;

f) voor stukgoed : het aantal colli; de merken en nummers of, bij gebreke daarvan, de vermelding dat het adres van de geadresseerde op de colli voorkomt; de wijze van verpakking. Deze zelfde meldingen

doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant une ou plusieurs pièces, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur : le type (wagon couvert, découvert, spécial ou de particulier); le numéro; les marques de propriété du wagon et, pour les wagons de particuliers, la tare;

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou 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 physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

§ 7. En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes :

a) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;

b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre c, et à l'article 35;

c) la somme en chiffres et en lettres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) le montant en chiffres et en lettres du remboursement et des débours conformément à l'article 19;

f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15;

h) la mention que le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case : « Déclaration pour l'accomplissement... », doit avoir le libellé suivant : « Destinataire autorisé à donner des ordres ultérieurs ».

§ 8. 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.

§ 9. Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport :

a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

§ 10. Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon. Toutefois, avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport :

a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

§ 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

moeten voorkomen in de vrachtbrief betreffende wagenladingen bestaande uit een of meer wagons, die in spoor-zeeverkeer verzonden en moeten overgeladen worden.

Voor zendingen die door de afzender dienen geladen : het type (overdekte, open, bijzondere of particuliere wagen); het nummer; de eigendomsmerken van de wagen, en, voor de wagons van particulieren: het eigengewicht;

g) de gedetailleerde opsomming van de door de douane en ander ambtelijk gezag geëiste bescheiden, welke bij de vrachtbrief zijn gevoegd, of welke zijn vermeld als ter beschikking van de spoorweg gehouden op een nader aangeduid station, op een douanekantoor of op een ander officieel kantoor;

h) de ondertekening door de afzender alsook de vermelding van zijn naam en zijn volledig adres, desgewenst aangevuld met zijn telegram- of telefoonadres. De ondertekening mag gedrukt of door de stempel van de afzender vervangen zijn, indien de op het station van afzending geldende wetten en reglementen dit veroorloven. Als afzender moet één enkel natuurlijk persoon of ander rechtspersoon op de vrachtbrief voorkomen.

§ 7. De vrachtbrief moet bovendien, zo nodig, alle overige in deze Overeenkomst bedoelde gegevens bevatten, inzonderheid :

a) de vermelding « station restante » of de vermelding « aan huis af te leveren », op voorwaarde dat deze wijzen van aflevering op het station van bestemming zijn toegelaten;

b) de toe te passen tarieven, inzonderheid de speciale of uitzonderingstarieven voorzien in artikel 11, § 4, letter c, en in artikel 35;

c) het bedrag, voluit en in cijfers, van het overeenkomstig artikel 20 aangegeven belang bij de aflevering;

d) de kosten, welke de afzender voor zijn rekening neemt, overeenkomstig de bepalingen van artikel 17;

e) het bedrag, voluit en in cijfers, van het remboursement en de voorschotten overeenkomstig artikel 19;

f) de overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, § 1, voorgeschreven vervoerweg en de aanwijzing van de stations waar de douane- en andere ambtelijke formaliteiten vervuld moeten worden;

g) de gegevens voor de behandeling door de douane en ander ambtelijk gezag, overeenkomstig artikel 15;

h) de melding dat de geadresseerde het recht heeft het vervoercontract te wijzigen; deze melding, in te schrijven in het vak : « Verklaring voor de vervulling van... », dient opgesteld als volgt : « Geadresseerde mag nader orders geven ».

§ 8. Andere verklaringen mogen in de 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 de 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 de vrachtbrief, een stuk opmaken, dat bestemd is om in het bezit van de spoorweg te blijven om hem tot bewijs te strekken van het vervoercontract.

§ 9. Voor elke zending moet een vrachtbrief worden opgemaakt. Mogen evenwel niet met een enkele vrachtbrief ten vervoer worden afgegeven :

a) goederen die uiteraard niet zonder bezwaar kunnen samengeladen worden;

b) goederen die deels door de spoorweg en deels door de afzender dienen geladen;

c) goederen waarvan het samenladen inbreuk zou maken op de douane- en andere ambtelijke voorschriften;

d) voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen, wanneer het stoffen en voorwerpen betreft die krachtens Bijlage I tot deze Overeenkomst niet onderling of met andere goederen mogen samengeladen worden.

§ 10. Een zelfde vrachtbrief mag slechts betrekking hebben op een enkele wagenlading. Mogen evenwel met een enkele vrachtbrief ten vervoer worden afgegeven :

a) ondeelbare voorwerpen en voorwerpen met buitengewone afmetingen waarvan de lading meer dan één wagen vergt;

b) zendingen die in verscheidene wagons worden geladen wanneer dit bij bijzondere bepalingen van het betrokken verkeer of bij internationale tarieven voor gans het traject is toegestaan.

§ 11. De afzender mag aan de onderkant van de achterzijde van de vrachtbrief, bij wijze van eenvoudige inlichting voor de geadres-

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 « pour 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... ».

Art. 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 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 l'Etat 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 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 vérifier 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 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. Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix du transport dans les cas suivants :

- a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;
- b) si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-basculé et ne fait pas apparaître une différence supérieure à 2 % du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

seerde en zonder dat daaruit enigerlei verplichting of verantwoordelijkheid voor de spoorweg voortvloeit, aanduidingen opnemen welke op de zending betrekking hebben, zoals b.v. :

- « Zending van N... »;
- « In opdracht van N... »;
- « Ter beschikking van N... »;
- « Ter doorzending van N... »;
- « Verzekerd bij N... »;
- « Voor 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... ».

Art. 7.

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

§ 1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid der van zijnen wege in de vrachtbrief opgenomen aanduidingen en verklaringen; hij draagt alle gevolgen, welke mochten voortvloeien uit de omstandigheden, dat die verklaringen of aanduidingen onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig zijn of op een andere dan de voor elk harer daarvoor bestemde plaats zijn vermeld; is die plaats ontoereikend, dan moet een aldaar door de afzender aangebrachte aanduiding verwijzen naar de plaats op de 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 in de vrachtbrief en of de in Bijlage I voorgeschreven veiligheidsmaatregelen in acht genomen zijn.

Wordt de inhoud van een zending 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 zover de wetten of reglementen van de Staat, waarin het onderzoek plaats vindt, niet anders voorschrijven, in tegenwoordigheid van twee niet met de spoorweg in betrekking staande getuigen geschieden. De spoorweg mag slechts dan tot een onderzoek van de inhoud onderweg overgaan, wanneer de eisen der exploitatie of de douane- of andere ambtelijke voorschriften dit onvermijdelijk maken.

Is de uitkomst van het onderzoek niet in overeenstemming met de opgaven in de vrachtbrief, dan moet zulks daarop worden aangetekend. Heeft het onderzoek op het station van afzending plaats, dan moet de aantekening ook op de duplicaat-vrachtbrief worden geplaatst, indien de spoorweg deze in handen heeft. Ingeval de zending niet in overeenstemming is met de opgaven in de 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 elke Staat regelen de voorwaarden, waaronder de spoorweg gerechtigd of verplicht is om het gewicht der goederen of het aantal der colli alsmede het werkelijk eigengewicht der wagens vast te stellen of te verifiëren.

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

§ 4. Indien op een weegbrug gewogen wordt, wordt het gewicht vastgesteld door van het totaal gewicht van de beladen wagen het op de wagen aangetekend eigengewicht af te trekken, tenzij een afzonderlijke weging van de ledige wagen een afwijkend eigengewicht oplevert.

§ 5. Indien uit een weging door de spoorweg, na het sluiten van het vervoercontract, een gewichtsverschil blijkt, blijft het door het station van afzending vastgesteld gewicht of, bij gebreke daarvan, het door de afzender aangegeven gewicht in volgende gevallen bepalend voor het berekenen van de vervoerprijs :

- a) indien het verschil klaarblijkelijk is toe te schrijven aan de aard van het goed of aan de weersinvloeden;
- b) indien de weging door de spoorweg, na het sluiten van het vervoercontract, op een weegbrug wordt gedaan en geen verschil geeft van meer dan 2 % van het door het station van afzending vastgesteld gewicht of, bij gebreke daarvan, van het door de afzender aangegeven gewicht.

§ 6. Sans préjudice du paiement de la différence du prix du transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixés ci-après :

a) en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de 3 francs par kilogramme de poids brut du colis entier;

b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de 2 francs par kilogramme de poids brut du colis entier;

c) en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres a et b du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation 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 désignation irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la désignation 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;

d) 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;

e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix de 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 5 %.

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;

f) 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.

§ 7. La surtaxe à percevoir conformément au § 6 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 8. Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 9. 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, s'il est prouvé que le chargement du wagon a été effectué conformément 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, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences 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 2 % du poids déclaré.

§ 10. 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 à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

§ 6. De spoorweg kan, onverminderd de betaling van het vrachtersverschil en een vergoeding van mogelijke schade, in volgende gevallen en onder navermelde voorwaarden een boete heffen :

a) in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van krachtens Bijlage 1 van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen, bedraagt de boete 3 frank per kilogram brutogewicht van het gehele collo;

b) in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van krachtens Bijlage 1 voorwaardelijk ten vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen of ingeval de in deze Bijlage voorgeschreven veiligheidsmaatregelen niet zijn opgevolgd, bedraagt de boete 2 frank per kilogram brutogewicht van het gehele collo;

c) in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van de aard van een zending, welke andere dan de onder a en b van deze paragraaf bedoelde goederen bevat, of in het algemeen in geval van een aanduiding, volgens welke voor de zending op enigerlei wijze een lager tarief zou kunnen worden berekend dan in werkelijkheid moet worden toegepast, is de boete gelijk aan het dubbele van het verschil tussen de normaal geldende vrachtprijs voor het onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig aangeduide goed van het station van afzending tot dat van bestemming en die, 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 geldende vrachtprijs berekend, indien hierdoor de boete lager wordt;

d) in geval van te lage gewichtsopgave is de boete gelijk aan het dubbele van het verschil tussen de vrachtprijs voor het aangegeven en het bevonden gewicht, van het station van afzending tot dat van bestemming;

e) in geval van overbelasting van een door de afzender geladen wagen, bedraagt de boete het zesvoudige van de voor de zending geldende 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 maximum-draagvermogen, zoals dit op de volgende wijze wordt bepaald, overschrijdt :

Wanneer op een wagen slechts één opschrift voorkomt betreffende de toelaatbare belasting wordt dit geacht het normaal laadvermogen aan te geven; het maximum-draagvermogen is dan gelijk aan dit normaal-laadvermogen, verhoogd met 5 %.

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

f) wordt voor een zelfde wagen het gewicht te laag opgegeven en is hij tevens overbelast, dan worden de boeten voor beide overtredingen nevens elkander geheven.

§ 7. De overeenkomstig § 6 te heffen boete wordt ten laste van de zending gebracht, onverschillig waar de feiten zijn vastgesteld.

§ 8. Het bedrag der boeten en de reden van hun heffing moeten op de vrachtbrief worden vermeld.

§ 9. De boete is niet verschuldigd :

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

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

c) bij overbelasting ten gevolge van weersinvloeden tijdens het vervoer, indien wordt aangetoond dat de wagen overeenkomstig de op het station van afzending geldende voorschriften werd geladen;

d) bij een gedurende het vervoer ingetreden gewichtstoename zonder overbelasting, indien wordt aangetoond dat deze gewichtstoename aan weersomstandigheden moet worden toegeschreven;

e) bij onjuiste gewichtsopgave zonder overbelasting, indien het verschil tussen het in de vrachtbrief aangegeven en het vastgestelde gewicht niet meer bedraagt dan 2 % van het aangegeven gewicht.

§ 10. Indien overbelasting van een wagen door het station van afzending of door een tussenstation vastgesteld wordt, kan het overschot der lading uit de wagen worden verwijderd, ook wanneer voor het heffen van een boete geen aanleiding bestaat. Zo nodig wordt de afzender onverwijld uitgenodigd te willen mededelen, op welke wijze hij over het overschot der lading wenst te beschikken.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport, en vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant 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 § 6, 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'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Art. 8.

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

§ 1. Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, 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 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 ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. L'expéditeur doit présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture, le duplicata conforme au modèle de l'Annexe II à la présente Convention.

Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport.

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

Art. 9.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. Le prix du transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

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. Toutefois,

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) les majorations des prix d'un tarif international consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause.

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

De geadresseerde die het vervoercontract krachtens artikel 22 heeft gewijzigd, dient evenwel gewaarschuwd en verzocht instructies te geven omtrent het overschot der lading.

De vrachtprijs voor het overschot der lading wordt voor de afgelegde afstand naar het voor de hoofdloading toegepaste tarief berekend, zo nodig vermeerderd met de in § 6 bedoelde boete; bij lossing wordt losloon berekend volgens het tarief der bijkomende kosten van de spoorweg waar de lossing geschiedt.

Indien de rechthebbende voorschrijft het overschot der lading naar het station van bestemming van de hoofdloading of naar een ander station van bestemming te zenden, of het naar het station van afzending terug te sturen, geschiedt dit als afzonderlijke zending.

Art. 8.

Sluiten van het vervoercontract. Duplicaat-vrachtbrief.

§ 1. Het vervoercontract is gesloten zodra de spoorweg van afzending het goed met de vrachtbrief ter verzending heeft aangenomen. De aanneming wordt vastgesteld door de vrachtbrief met de datumstempel van het station van afzending af te stempelen.

§ 2. Afstempeling van de vrachtbrief moet geschieden onmiddellijk nadat alle op de vrachtbrief vermelde goederen volledig aangebracht en de voor rekening van de afzender komende kosten betaald zijn. Deze stempeling moet, zo de afzender dit verlangt, in zijn tegenwoordigheid geschieden.

§ 3. Na stempeling strekt de vrachtbrief tot bewijs van het vervoercontract.

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

§ 5. De afzender moet de duplicaatvrachtbrief naar het model van Bijlage II tot deze Overeenkomst tegelijk met de vrachtbrief aan de spoorweg aanbieden.

De spoorweg is verplicht de ontvangst van het goed en de datum van aanneming ten vervoer door het afdrucken van de datumstempel op de duplicaat-vrachtbrief te bevestigen.

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

Art. 9.

Tarieven. Verbod van bijzondere overeenkomsten.

§ 1. De vrachtprijs en de bijkomende kosten worden berekend volgens de in elke Staat wettelijk van kracht zijnde en behoorlijk gepubliceerde tarieven, die gelden op het oogenblik waarop het vervoercontract wordt gesloten, zelfs indien de vrachtprijs op verschillende secties van het traject afzonderlijk wordt berekend.

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

Verhoging van internationale tarieven en andere maatregelen, welke verzwaring van de vervoervoorwaarden dezer tarieven tengevolge hebben treden niet eerder dan vijftien dagen na hare publicatie in werking. Nochtans,

a) indien bij een internationaal tarief de uitbreiding van een binnenlands tarief tot het ganse traject is voorzien, zijn de termijnen voor de publicatie van dit binnenlands tarief toepasselijk;

b) de verhogingen der prijzen van een internationaal tarief ingevolge een algemene verhoging van de prijzen der binnenlandse tarieven van een deelnemende spoorweg, worden van kracht de dag na hun publicatie, op voorwaarde dat de aanpassing der prijzen van het internationaal tarief die uit deze verhoging voortvloeit, ten minste vijftien dagen te voren werd aangekondigd. Deze aankondiging mag evenwel niet gedaan worden vóór de datum waarop de verhoging van de prijzen der betrokken binnenlands tarieven wordt gepubliceerd.

De tarieven moeten alle gegevens bevatten, welke nodig zijn voor de berekening van de vrachtprijs en de bijkomende kosten, en zo nodig de voorwaarden vermelden waaronder met de wisselkoers zal worden rekening gehouden.

§ 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 de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 3. Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux œuvres de bienfaisance.

§ 4. Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des 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.

Art. 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

§ 1. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre. Il ne peut le jalouer que par des points frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer.

§ 2. Sont assimilées à une prescription d'itinéraire :

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celles des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);

b) La désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

§ 3. Le chemin de fer ne peut, hors des cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition :

a) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.) aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) que l'envoi n'ait pas à supporter des frais et délais de livraison supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. Sous réserve des dispositions du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer.

§ 6. Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

§ 2. De tarieven moeten alle bijzondere bepalingen vermelden welke op de verschillende vervoeren betrekking hebben, en namelijk de toepasselijke vervoersnelheid. Indien een spoorweg voor alle of voor bepaalde goederen, ofwel voor zekere trajecten, een tarief met slechts één vervoersnelheid heeft ingevoerd, kan dit tarief zowel op het vervoer met witte vrachtbrief, als op dat met vrachtbrief met rode randen worden toegepast, zulks onder de voorwaarden in zake de leverings-termijn welke voor de in aanmerking komende vrachtbrief voortvloeiën uit de bepalingen van artikel 6, § 4, en van artikel 11.

De bepalingen van de tarieven zijn geldig voor zover zij niet strijdig zijn met deze Overeenkomst, anders worden zij beschouwd als nietig en van onwaarde.

Voor de toepassing van een internationaal tarief kan als eis gesteld worden dat ze uitdrukkelijk in de vrachtbrief dient aangevraagd.

§ 3. De tarieven moeten voor alle belanghebbenden op gelijke wijze worden toegepast.

Elke bijzondere overeenkomst die er toe strekt een verlaging op de tariefprijzen te verlenen, is uitdrukkelijk verboden en van rechtswege nietig.

Nochtans zijn vrachtverlagingen toegestaan, welke behoorlijk gepubliceerd zijn en gelijkelijk voor iedereen onder dezelfde voorwaarden gelden, alsook die welke worden verleend of voor de dienst van de spoorweg of voor de dienst der openbare besturen of aan liefdadige werken.

§ 4. Ten bate van de spoorwegen mogen, boven de in de tarieven aangegeven vrachtprijs en bijkomende kosten, geen andere bedragen geheven worden dan de door hen gedane uitgaven, zoals douane-, octrooi- en politierechten, niet in het tarief aangegeven kosten voor het vervoer per vrachtwagen van het ene station naar het andere, kosten voor herstelling van de uit- en inwendige verpakking van het goed, welke voor het behoud van het goed nodig zijn, en andere soortgelijke uitgaven. Deze kosten moeten behoorlijk vastgesteld en afzonderlijk berekend worden op de vrachtbrief, waaraan de bewijsstukken moeten worden bijgevoegd. Indien de verplichting tot betaling van deze kosten op de afzender rust, moeten de bewijsstukken niet met de vrachtbrief aan de geadresseerde worden afgeleverd, maar aan de afzender met de kostenberekening overeenkomstig artikel 17 overhandigd worden.

Art. 10.

Toepasselijke vervoerwegen en tarieven.

§ 1. De afzender mag op de vrachtbrief de te volgen vervoerweg voorschrijven. Hij mag hem slechts aanduiden met grenspunten en, in voorkomend geval, met overgangsstations tussen spoorwegen.

§ 2. Worden met een vervoerweg voorschrift-gelijkgesteld :

a) de aanwijzing van de stations waar de douane- en andere ambtelijke formaliteiten moeten worden vervuld, alsmede die van de stations waar bijzondere zorgen aan de zending dienen gegeven (zorgen te geven aan dieren, bijvulling van ijs, enz.);

b) de aanwijzing van de toe te passen tarieven, voor zover deze voldoende is om de stations te bepalen tussen welke de verlangde tarieven moeten worden toegepast;

c) de aanduiding van de algehele of gedeeltelijke betaling van de kosten tot X (waarbij X de naam aangeeft van het punt waar de tarifieringen van de aangrenzende landen met elkaar aanstoten).

§ 3. De spoorweg mag, buiten de in artikel 5, § 5, en artikel 24, § 1, bedoelde gevallen, het vervoer slechts dan over een andere dan de door de afzender voorgeschreven vervoerweg bewerkstelligen, indien :

a) de formaliteiten, vereist door de douane en ander ambtelijk gezag, alsmede de aan de zending te geven bijzondere zorgen (zorgen te geven aan dieren, bijvulling van ijs, enz.) steeds in de door de afzender aangeduide stations worden uitgevoerd en

b) er voor de zending geen hogere kosten en langere leveringstermijnen uit voortvloeien dan de kosten en termijnen berekend over de door de afzender aangewezen vervoerweg.

§ 4. Onder voorbehoud van de bepalingen van § 3, worden de kosten en leveringstermijnen berekend over de door de afzender voorgeschreven vervoerweg of, bij gebreke daarvan, over de door de spoorweg gekozen vervoerweg.

§ 5. De afzender mag op de vrachtbrief de toe te passen tarieven voorschrijven.

§ 6. Indien de door de afzender gegeven aanwijzingen niet voldoende zijn om de vervoerweg of de toe te passen tarieven te bepalen, of indien sommige van deze aanduidingen onderling strijdig zijn, moet de spoorweg de vervoerweg of de tarieven kiezen die hij voor de afzender het voordeligst acht.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède 10 francs par lettre de voiture.

Art. 11.

Délais de livraison.

§ 1. Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 2. A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au § 1 et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants :

a) pour la grande vitesse :

- 1° délai d'expédition ... 12 heures;
- 2° délai de transport, par fraction indivisible de 300 km. de distance d'application des tarifs ... 24 heures;

b) pour la petite vitesse :

- 1° délai d'expédition ... 24 heures;
- 2° délai de transport, par fraction indivisible de 200 km. de distance d'application des tarifs ... 24 heures.

§ 3. 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.

§ 4. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

- a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;
- b) 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;
- c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
- d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :
soit un développement anormal du trafic;
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettres a, b, et c, doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre d, doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. Le délai de livraison est suspendu :

a) pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent :

- 1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
- 2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;
- 3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

De spoorweg is slechts in geval van opzet of grove schuld verantwoordelijk voor de uit deze keuze voortvloeiende schade.

§ 7. Indien er een internationaal tarief bestaat van het station van afzending tot aan het station van bestemming en indien de spoorweg, bij gebrek aan voldoende aanwijzingen van de afzender, dat tarief heeft toegepast, is hij verplicht het eventueel verschil tussen de aldus toegepaste vervoerkosten en de prijs die op hetzelfde traject door de aanstoting van andere tarieven zou bekomen zijn, op vordering van de rechthebbende terug te betalen, voor zover dit verschil 10 frank per vrachtbrief overtreft.

Art. 11.

Leveringstermijnen.

§ 1. De leveringstermijnen zijn vastgesteld bij de reglementen die tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen gelden of bij de internationale tarieven die toepasselijk zijn van het station van afzending tot aan het station van bestemming. De aldus vastgestelde termijnen mogen niet groter zijn dan die welke uit de bepalingen van volgende paragrafen mochten voortvloeien.

§ 2. Indien de leveringstermijnen niet zijn aangeduid in de reglementen of internationale tarieven zoals bij § 1 is voorzien en onder voorbehoud van de bepalingen van verderstaande paragrafen, is hun duur als volgt :

a) voor ijlgood :

- 1° termijn voor de verzending ... 12 uren;
- 2° termijn voor het vervoer, per 300 tariefkilometer of gedeelte daarvan ... 24 uren;

b) voor vrachtgoed :

- 1° termijn voor de verzending ... 24 uren;
- 2° termijn voor het vervoer, per 200 tariefkilometer of gedeelte daarvan ... 24 uren.

§ 3. De termijn voor het vervoer wordt naar de gehele afstand tussen het station van afzending en dat van bestemming berekend; de termijn voor de verzending wordt slechts éénmaal gerekend, ongeacht het aantal spoorwegnetten, waarover het transport loopt.

§ 4. De wetten en reglementen van elke Staat bepalen, in hoever de spoorwegen bevoegd zijn in de volgende gevallen aanvullingstermijnen vast te stellen :

- a) voor zendingen die buiten de stations ter verzending worden afgegeven of buiten de stations dienen afgeleverd;
- b) voor zendingen, die gebruik maken :
hetzij van de zeeweg of van binnenwateren door middel van veerponten of boten;
hetzij van een vervoerroute zonder spoorwegen;
hetzij van bepaalde verbindingsbanen, welke twee lijnen van eenzelfde of van verschillende netten verbinden;
hetzij van een locaalspoorweg;
hetzij van een lijn met een andere dan de normale spoorwijdte;
- c) voor zendingen die worden bevracht tegen uitzonderings- en bijzondere tarieven voor binnenverkeer met verlaagde prijzen;
- d) wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen, welke tengevolge kunnen hebben :
hetzij een buitengewone verkeerstoename;
hetzij buitengewone exploitatie-moeilijkheden.

§ 5. De aanvullingstermijnen, welke in § 4, onder a, b en c, zijn voorzien, moeten in de tarieven worden opgenomen.

De in § 4, onder d, genoemde aanvullingstermijnen moeten worden gepubliceerd en kunnen niet in werking treden, voordat dit is geschied.

§ 6. De leveringstermijn begint te lopen vanaf middernacht na de in artikel 8, § 1, bedoelde aanneming van het goed ten vervoer. Voor ijlgoodzendingen begint de termijn echter 24 uur later te lopen, indien de dag na die van de aanneming ten vervoer een Zondag of een wettelijk erkende feestdag is en indien het station van afzending op die Zon- of feestdag niet voor ijlgoodzendingen geopend is.

§ 7. De leveringstermijn is geschorst :

- a) voor al de zendingen, behalve bij een aan de spoorweg toe te schrijven schuld, tijdens het oponthoud vereist voor :
1° het onderzoek overeenkomstig artikel 7, §§ 2 en 3, dat verschillen ten opzichte van de opgaven in de vrachtbrief aanwijst;
- 2° de vervulling van de douane- en andere ambtelijke formaliteiten;
- 3° de wijziging van het vervoercontract waartoe krachtens artikel 21 of artikel 22 opdracht wordt gegeven;

4° les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);

5° toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;

b) pour les envois en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

c) pour les envois en grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux, lorsque dans un Etat les lois ou règlements prévoient l'interruption totale ou partielle du transport, en grande vitesse, des marchandises les dimanches et ces jours fériés.

§ 8. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration de ce délai est reportée 2 heures après l'heure d'ouverture de la gare qui suit l'expiration du délai de livraison.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare destinataire n'est pas ouverte pour les envois en grande vitesse ce dimanche ou ce jour férié, l'expiration du délai de livraison est reportée au lendemain de ce dimanche ou de ce jour férié.

§ 9. Le délai de livraison est observé si, avant son expiration :

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Art. 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 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 prévu à 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 prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture :

a) des marques et des numéros, ou à défaut, l'adresse du destinataire;

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert,

4° de la manière de donner les soins à donner (soins à donner aux animaux, remplissage, etc.);

5° elke stoornis in het verkeer waardoor het begin of de voortzetting van het vervoer tijdelijk wordt verhinderd.

b) voor vrachtgoedzendingen, op Zondagen en Wettelijk erkende feestdagen;

c) voor ijlgoedzendingen, op Zondagen en bepaalde wettelijk erkende feestdagen, indien de wetten of reglementen van een Staat voorschrijven dat ijlgoedvervoer op de Zondagen en die feestdagen geheel of gedeeltelijk wordt geschorst.

§ 8. Indien de leveringstermijn na het sluitingsuur van het station van bestemming ten einde moet lopen, wordt de verstrijking van deze termijn verdaagd tot 2 uur na het openingsuur van het station dat op het verstrijken van de leveringstermijn volgt.

Bovendien wordt de verstrijking van de leveringstermijn voor ijlgoedzendingen, wanneer de laatste dag van de leveringstermijn een Zondag of een wettelijk erkende feestdag is en indien het station van bestemming die Zon- of feestdag niet voor ijlgoedzendingen geopend is, verdaagd tot de dag na die Zon- of feestdag.

§ 9. De leveringstermijn is nagekomen indien, voordat hij is verstreken :

a) kennis is gegeven van de aankomst van het goed en dit ter beschikking van de geadresseerde wordt gehouden, indien het zendingen betreft die in het station dienen afgeleverd en waarvoor een kennisgeving van aankomst dient gezonden;

b) het goed ter beschikking van de geadresseerde wordt gehouden, indien het zendingen betreft die in het station dienen afgeleverd en waarvoor geen kennisgeving van aankomst dient gezonden;

c) het goed ter beschikking van de geadresseerde wordt gesteld, indien het zendingen betreft die buiten de stations dienen afgeleverd.

Art. 12.

Toestand van het goed. Verpakking.

§ 1. wanneer de spoorweg goed ten vervoer aanneemt, dat duidelijke tekenen van beschadiging vertoont, kan hij verlangen, dat van de toestand van dat goed in het bijzonder melding wordt gemaakt op de vrachtbrief.

§ 2. Indien de aard van het goed een verpakking eist, 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 de spoorweg van afzending.

§ 3. Indien de afzender de voorschriften van § 2 niet heeft opgevolgd, kan de spoorweg of de zending weigeren of eisen, dat de afzender op de vrachtbrief de afwezigheid der verpakking of wel de gebrekkige toestand hiervan erkent, door daarvan een nauwkeurige beschrijving te geven.

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

§ 5. Indien een afzender gelijksoortige goederen, die een verpakking behoeven, overpakt of met een zelfde 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 een algemene verklaring, overeenkomstig het model van Bijlage III tot deze Overeenkomst. In dit geval moet op de vrachtbrief naar de op het station van afzending afgegeven algemene verklaring worden verwezen.

§ 6. Behoudens in de tarieven gemaakte uitzondering, is de afzender verplicht elk collo stukgoed van navermelde duidelijke en onuitwisbare aanwijzingen te voorzien, die volkomen moeten overeenstemmen met de op de vrachtbrief voorkomende aanwijzingen en waardoor verwisseling buitengesloten is :

a) merken en nummers of, bij gebreke daarvan, het adres van de geadresseerde;

b) het station van bestemming.

Indien zulks bij het voor de spoorweg van afzending geldende reglement is voorgeschreven, moeten naam en adres van de geadres-

soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

Les indications sous lettres *a* et *b* doivent aussi figurer sur chaque élément des wagons complets qui, expédiés en trafic fer-mer, doivent être transbordés.

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

§ 7. Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportées autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'empileront 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 réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Art. 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes 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 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 ces pièces ne peuvent être jointes à la lettre de voiture, l'expéditeur doit les faire parvenir en temps utile au bureau de gare, de douane ou de toute autre autorité, où les formalités doivent être remplies; la lettre de voiture doit indiquer le bureau où ces pièces seront tenues à la disposition du chemin de fer.

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

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, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière 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 grèvent la marchandise.

CHAPITRE II.

Exécution du contrat de transport.

Art. 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies 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 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 prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice s'appliquent sur tout le parcours.

seerde eveneens worden vermeld, en wel of onbedekt, of onder een omgevouwen etiket die slechts mag geopend worden indien de vrachtbrief ontbreekt.

De aanwijzingen onder *a* en *b* moeten eveneens vermeld worden op elk element van de wagenladingen die, verzonden in spoor-zeeverkeer, dienen overgeladen.

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

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

Art. 13.

Verstreking van voor de vervulling van douane- en andere ambtelijke formaliteiten vereiste stukken. Douaneversluiting.

§ 1. De afzender is verplicht bij de vrachtbrief te voegen de bescheiden, welke ter vervulling van douane- en andere ambtelijke formaliteiten vóór de aflevering van het goed aan de geadresseerde, vereist 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 de vrachtbrief gevoegd kunnen worden, moet de afzender ze ten gepaste tijde doen toekomen op het stationskantoor, het douanekantoor of enig ander ambtelijk kantoor, waar de formaliteiten dienen vervuld; in de vrachtbrief moet het kantoor worden aangeduid waar deze bescheiden ter beschikking van de spoorweg worden gehouden.

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

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

De spoorweg is, evenals een commissionnaire, verantwoordelijk voor de gevolgen van verlies, niet gebruik of onregelmatig gebruik van de in de vrachtbrief vermelde bescheiden, welke bij dat stuk gevoegd zijn of hem in handen gegeven zijn; nochtans mag de door hem te betalen schadeloosstelling nimmer hoger 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 dekkleden 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 dekkleden gedekt, heeft de spoorweg het recht hierin te voorzien. De kosten komen ten laste van de goederen.

HOOFDSTUK II.

Uitvoering van het vervoercontract.

Art. 14.

Aanbieding ten vervoer en lading van de goederen.

§ 1. De verrichtingen voor de aanbieding ten vervoer van het goed geschieden 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 de spoorweg of door de afzender worden geladen, tenzij deze Overeenkomst hieromtrent anders bepaalt of tussen de afzender en de spoorweg een bijzondere in de 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 dekkleden vervoerd worden, overeenkomstig de voorschriften van de internationale tarieven, tenzij deze Overeenkomst dienaangaande andere voorschriften bevat. Indien geen internationale tarieven bestaan, of indien deze ter zake geen bepalingen bevatten, zijn de voor het station van afzending geldende voorschriften voor het gehele af te leggen traject van kracht.

Art. 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 1. En cours de route, les formalités exigées par les douanes 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 mandataire 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, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, § 1, lettre d, peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a 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 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 être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture la mention « franco de douane », le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

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

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.

Art. 16.

Livraison.

§ 1. Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au domicile du destinataire. Les opérations de livraison sont régies par les mêmes lois et règlements. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise à domicile, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise.

§ 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 à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

§ 4. L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet, si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.

Art. 17.

Paiement des frais.

§ 1. Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Art. 15.

Douane- en andere ambtelijke formaliteiten.

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

Nochtans mag de afzender, door een aanduiding in de vrachtbrief, of de geadresseerde die krachtens artikel 22, § 1, letter d, een order geeft, vragen de in vorige alinea bedoelde behandeling in eigen persoon bij te wonen of zich daarbij door een aangewezen gevolmachtigde te laten vertegenwoordigen, om alle inlichtingen te geven en ter zake dienende opmerkingen te maken en, binnen de bij de wetten en reglementen toegelaten perken, de tolrechten en andere kosten te betalen. Noch de afzender, noch de geadresseerde, noch hun gevolmachtigde, heeft het recht het goed in bezit te nemen of de formaliteiten zelf te vervullen.

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

Indien de afzender de aanduiding « franco douane » op de vrachtbrief heeft geplaatst, mag de spoorweg de douaneformaliteiten naar eigen keuze of wel onderweg of wel op het station van bestemming vervullen.

§ 2. Behoudens de uitzondering in § 1, laatste alinea, heeft de geadresseerde het recht de douaneformaliteiten op het station van bestemming, voorzien van een douanekantoor, te vervullen, indien de vrachtbrief de douanebehandeling op het station van aankomst voorschrijft of indien, bij het ontbreken van dit voorschrift, het goed onder douaneregime aankomt. Maakt hij van dit recht gebruik, dan moet hij vooraf de op de zending drukkende kosten voldoen.

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

Art. 16.

Aflevering.

§ 1. De spoorweg is verplicht op het station van bestemming de vrachtbrief en het goed tegen aftekening aan de geadresseerde af te geven.

De inontvangstneming van de vrachtbrieven verplicht de geadresseerde aan de spoorweg het bedrag der te zijner laste gelegde vorderingen te betalen.

§ 2. Bij de voor het station van bestemming geldende wetten en reglementen is bepaald of de spoorweg het recht heeft of verplicht is het goed bij de geadresseerde aan huis te bezorgen. De verrichtingen voor de aflevering worden door dezelfde wetten en reglementen beheerst. Indien de spoorweg het goed aan huis bezorgt of laat bezorgen, wordt de aflevering slechts op het ogenblik van die bezorging als uitgevoerd geacht.

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

§ 4. De rechthebbende kan de aanneming van het goed weigeren, zelfs na inontvangstneming van de vrachtbrief en betaling van de kosten, zolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling van een door hem beweerde schade.

Eventueel voorbehoud dat bij de aflevering van het goed wordt gemaakt, blijft zonder gevolg, indien het door de spoorweg niet wordt aanvaard.

Art. 17.

Betaling van de kosten.

§ 1. De kosten (vracht, bijkomende kosten, tolrechten en andere van de aanneming ten vervoer af tot bij de aflevering ontstane kosten) worden overeenkomstig de navermelde bepalingen of door de afzender of door de geadresseerde betaald.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport, les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés au prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix du transport.

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer, en portant dans la rubrique correspondante de la lettre de voiture la mention :

a) « franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

b) « franco », s'il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, du tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;

c) « franco y compris... », s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous b); il doit désigner exactement ces frais;

d) « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix du transport;

e) « franco de douane », s'il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;

f) l'une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots : « ... jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes) », s'il prend à sa charge tout ou partie des frais jusqu'à X, mais à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;

g) « franco pour... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

L'expéditeur peut inscrire sur la lettre de voiture simultanément plusieurs des mentions ci-dessus, à condition qu'elles soient compatibles.

§ 3. L'inscription de mentions autres que celles indiquées au § 2 n'est pas admise.

§ 4. Les tarifs internationaux peuvent comporter, en matière de paiement des frais, des conditions spéciales.

§ 5. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 6. Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 7. Le chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais 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.

§ 8. 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 trente jours 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 restitution du reçu.

§ 9. Sauf dans le cas prévu au § 8, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Art. 18.

Rectification des perceptions.

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué par le chemin de fer, le moins-perçu versé au chemin de fer.

§ 2. Les trop-perçus constatés par le chemin de fer doivent être portés d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'ils dépassent 1 franc par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

Voor de toepassing van deze bepalingen worden als vrachtprijzen beschouwd de rechten, waarmede, volgens het toepasselijke tarief, bij de berekening van de vrachtprijs, de normale of de uitzonderings-tarieven moeten worden verhoogd.

§ 2. De afzender, die de kosten geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening neemt, moet dit in de overeenkomstige rubriek van de vrachtbrief aanduiden met het voorschrift :

a) « franco alle kosten », indien hij al de kosten (vracht, bijkomende kosten, tolrechten en andere kosten) voor zijn rekening neemt;

b) « franco », indien hij het geheel bedrag van de vracht voor zijn rekening neemt alsook al de bijkomende kosten, die volgens de reglementen en de binnenlandse tarieven van het land van afzending of, in voorkomend geval, het toegepast internationaal tarief, op het ogenblik van de afgifte ten vervoer door het station van afzending in rekening gebracht kunnen worden;

c) « franco met inbegrip van... », indien hij, nevens de onder b aangeduide kosten, nog andere kosten voor zijn rekening neemt; hij moet deze kosten nauwkeurig opgeven;

d) « franco vracht », indien hij uitsluitend de vracht voor zijn rekening neemt;

e) « franco douane », indien hij al de sommen die de douane aan de spoorweg in rekening brengt, alsook de bijkomende kosten en andere door de spoorweg voor de inklaring te heffen kosten voor zijn rekening neemt;

f) een der hiervoren vermelde voorschriften, aangevuld met de woorden : « ... tot X » (waarbij X de naam aangeeft van het punt waar de tarifieringen van de aangrenzende landen met elkaar aanstoten), indien hij het geheel of een deel van de kosten tot X, doch met uitsluiting van alle kosten die betrekking hebben op het verdergelegen land of de verdergelegen spoorweg, voor zijn rekening neemt;

g) « franco voor ... », indien hij een bepaald bedrag voor zijn rekening neemt. Dit bedrag moet voluit in letters worden opgegeven; het moet worden uitgedrukt in de munt van het land van afzending, behoudens andersluidende bepalingen in de tarieven.

De afzender mag verscheidene van voormelde voorschriften tegelijk op de vrachtbrief opnemen, op voorwaarde dat zij verenigbaar zijn.

§ 3. Andere dan de bij § 2 aangeduide voorschriften mogen niet worden opgenomen.

§ 4. De internationale tarieven mogen, in zake betaling van de kosten bijzondere voorwaarden behelzen.

§ 5. De kosten die de afzender niet voor zijn rekening heeft genomen, worden geacht ten laste van de geadresseerde te zijn gebracht.

§ 6. Bijkomende kosten, zoals staangeld, magazijn-geld, weeggeld, waarvan de inning te wijten is aan de geadresseerde of aan een verzoek van zijnentwege, worden steeds door hem betaald.

§ 7. De spoorweg van afzending kan evenwel van de afzender vooruitbetaling van de kosten vorderen, indien het goederen betreft, welke naar zijn oordeel aan spoedig bederf onderhevig zijn ofwel uit hoofde van hun waarde of hun aard geen voldoende waarborg voor de kosten bieden.

§ 8. Indien het bedrag der kosten, welke de afzender voor zijn 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 der kosten gelijkstaande som. Deze kosten worden ingeschreven op een frankeringsnota, welke uiterlijk dertig dagen na het verstrijken van de leveringstermijn met de afzender moet worden vereffend. De afzender ontvangt tegen teruggave van het ontvangstbewijs een onkostennota, opgemaakt naar de gegevens der frankeringsnota.

§ 9. Behalve in het geval voorzien in § 8, moet het station van afzending zowel in de duplicaat-vrachtbrief als in de vrachtbrief zelf de wegens frankering geheven bedragen specificeren.

Art. 18.

Verbetering van de inningen.

§ 1. In geval van onjuiste toepassing van een tarief of van vergissing in de berekening of de inning van de kosten, wordt het te veel geïnde bedrag door de spoorweg terugbetaald en het te weinig geïnde bedrag aan de spoorweg gestort.

§ 2. Door de spoorweg bevonden te veel geïnde bedragen moeten, indien ze per vrachtbrief het bedrag van 1 frank t. z. boven gaan, aan de belanghebbende ambtshalve worden medegedeeld en zo spoedig mogelijk worden vereffend.

§ 3. Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il 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 du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 4. Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à 5 % l'an lorsqu'elles dépassent 10 francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Art. 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 qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à 5 % l'an sont dus à dater de l'expiration de ce 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 (art. 21, § 1).

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

Art. 20.

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 l'article 6, § 7, lettre c.

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 d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 km. Le minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kg. et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1,000 kg.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

CHAPITRE III.

Modification du contrat de transport.

Art. 21.

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport.

§ 1. L'expéditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant :

- a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;
- e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou

§ 3. Hetgeen door de spoorweg te weinig in rekening gebracht is, moet, indien de vrachtbijl niet is ingelost, door de afzender worden betaald. Wanneer de geadresseerde de vrachtbijl heeft aangenomen of wanneer het vervoercontract krachtens artikel 22 werd gewijzigd, is de afzender slechts tot betaling van een te weinig geïnd bedrag gehouden, als dit betrekking heeft op kosten welke hij krachtens het frankeringsvoorschrift in de vrachtbijl voor zijn rekening heeft genomen; het overige deel komt voor rekening van de geadresseerde.

§ 4. Voor de krachtens dit artikel verschuldigde bedragen wordt, indien zij meer dan 10 frank per vrachtbijl bedragen, 5 % rente per jaar berekend.

Deze rente loopt van de dag der ingebrekestelling of van die der in artikel 41 bedoelde buitengerechtelijke reclame, of, indien de ingebrekestelling of de reclame niet hebben plaatsgehad, van de dag der rechtsvordering.

Art. 19.

Remboursements en voorschotten.

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

§ 2. De spoorweg behoeft het remboursement slechts uit te betalen voor zover het door de geadresseerde is gestort. Dit bedrag moet binnen een termijn van zes weken na die storting ter beschikking worden gesteld; bij vertraging is van het verstrijken van die termijn af een rente van 5 % per jaar verschuldigd.

§ 3. Indien het goed aan de geadresseerde zonder voorafgaande incassering van het remboursement is afgeleverd, moet de spoorweg de afzender de schade tot het beloop van het remboursement vergoeden, behoudens zijn verhaal op de geadresseerde.

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

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

Art. 20.

Aangifte van het belang bij de aflevering.

§ 1. Voor elke zending kan het belang bij de aflevering overeenkomstig artikel 6, § 7, letter c, in de vrachtbijl worden aangegeven.

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munt van de Staat van vertrek, in goudfranken of in een andere, door de tarieven vastgestelde muntwaarde.

§ 2. Er wordt een premie geheven van een tiende per duizend van de aangegeven som voor elke 10 km of gedeelte van 10 km. De minimum heffing per zending bedraagt 1 frank de 100 kg en 10 frank indien het gewicht van de zending 1,000 kg. overtreft.

Deze premie en deze minimum heffing kunnen bij de tarieven verlaagd worden.

HOOFDSTUK III.

Wijziging van het vervoercontract.

Art. 21.

Recht voor de afzender tot wijziging van het vervoercontract.

§ 1. De afzender heeft het recht het vervoercontract te wijzigen door een order te geven om :

- a) het goed op het station van afzending terug te nemen;
- b) het goed onderweg op te houden;
- c) de aflevering van het goed op te schorten;
- d) het goed aan een andere persoon dan de in de vrachtbijl aangegeven geadresseerde af te leveren;
- e) het goed op een ander station dan het in de vrachtbijl aangegeven station van bestemming af te leveren of het naar het station van afzending terug te sturen; in dit geval mag de afzender voorschrijven een als vrachtgoed aangevangen zending als ijlgood voort te zetten

inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également 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 du prix de transport et des autres frais selon les modalités prévues à l'article 17, § 2, lettres a à e incluse et g.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IVa à la présente Convention.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur. Le duplicata lui sera alors restitué. 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.

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

§ 3. Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, à ses frais, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. A moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture :

- a) lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire ou
- b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3, ou
- c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres ultérieurs, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

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.

Art. 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 1. Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays destinataire et qu'il a porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6, § 7, lettre h.

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

Le destinataire peut ordonner :

- a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- c) que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une autre personne que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

ou omgekeerd, mits het station, waar de zending is opgehouden, voor beide vervoercategorieën geopend is; hij mag eveneens het toe te passen tarief en de vervoerweg voorschrijven.

Tenzij bij de tarieven van de spoorweg van afzending anders is bepaald, wordt eveneens gevolg gegeven aan verzoeken tot wijziging van het vervoercontract, strekkende :

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

Andere dan de hierboven genoemde orders zijn niet geoorloofd. De internationale tarieven kunnen de afzender evenwel het recht toekennen om naast de hierboven aangeduide wijzigingen, nog order te geven voor andere wijzigingen.

De orders mogen nimmer splitsing der zending ten gevolge hebben.

§ 2. De bovenvermelde nadere orders moeten gegeven worden door middel van een schriftelijke verklaring naar het model van Bijlage IVa tot deze Overeenkomst.

Deze verklaring moet door de afzender worden ingeschreven en ondertekend op de duplicaatvrachtbrief die tegelijkertijd aan de spoorweg moet worden getoond. Het station van afzending moet de ontvangst van de nadere orders vaststellen door het duplicaat onder de verklaring van de afzender met zijn datumstempel af te stempelen. Het duplicaat wordt hem daarna teruggegeven. De spoorweg, die de order van de afzender heeft opgevolgd zonder de voorlegging van de duplicaatvrachtbrief te eisen, is verantwoordelijk voor de schade, welke hieruit voortspruit voor de geadresseerde, aan wie deze duplicaatvrachtbrief door de afzender mocht zijn afgegeven.

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

Elke nadere order die door de afzender op een andere dan bovenomschreven wijze wordt gegeven, is nietig.

§ 3. De spoorweg geeft alleen dan gevolg aan de nadere orders die door de afzender worden gegeven, indien deze door het station van afzending worden overgemaakt.

Op verlangen van de afzender wordt het station van bestemming of het station, waar de zending wordt opgehouden op zijn kosten door het station van afzending telegrafisch of telefonisch verwittigd; dit bericht moet door een schriftelijke verklaring worden bevestigd. Indien het internationaal tarief of andere overeenkomsten tussen belanghebbende spoorwegen niet anders bepalen, moet het station van bestemming of het station, waar de zending wordt opgehouden, de nadere order uitvoeren zonder op de bevestiging te wachten, indien het telegram of het telefonisch bericht van het station van afzending komt, wat in geval van twijfel dient geverifieerd.

§ 4. Het recht van de afzender tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt, zelfs indien hij in het bezit is van de duplicaatvrachtbrief :

- a) wanneer de vrachtbrief aan de geadresseerde is afgegeven, of
- b) wanneer deze overeenkomstig artikel 16, § 3, zijn uit het vervoercontract voortvloeiende rechten heeft doen gelden, of
- c) wanneer de geadresseerde overeenkomstig artikel 22 nadere orders mag geven, zodra de zending in het douanegebied van het land van bestemming is gekomen.

Van dit ogenblik af moet de spoorweg zich gedragen naar de orders van de geadresseerde, op straf van tegenover hem overeenkomstig de bepalingen van de titel III verantwoordelijk te zijn voor de gevolgen van haar nietuitvoering.

Art. 22.

Recht voor de geadresseerde tot wijziging van het vervoercontract.

§ 1. De geadresseerde heeft het recht het vervoercontract te wijzigen wanneer de afzender de kosten betreffende het vervoer in het land van bestemming niet voor zijn rekening heeft genomen en de in artikel 6, § 7, letter h voorgeschreven vermelding in de vrachtbrief heeft opgenomen.

De orders die de geadresseerde mag geven, hebben slechts uitwerking wanneer de zending in het douanegebied van het land van bestemming is gekomen.

De geadresseerde mag een order geven om :

- a) het goed onderweg op te houden;
- b) de aflevering van het goed op te schorten;
- c) het goed in het land van bestemming aan een andere persoon dan de in de vrachtbrief aangegeven geadresseerde af te leveren;

d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives s'exécuteront avec sa participation ou celle de son mandataire dans les conditions fixées à l'article 15, § 1.

En outre, et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner :

e) que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une gare autre que la gare destinataire, indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IVb de la présente Convention, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays destinataire.

Tout ordre ultérieur donné par le destinataire sous une forme autre que celle prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Art. 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

§ 1. Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter de retards dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare 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 changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes 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 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, celui qui a donné des ordres ultérieurs 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 ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

§ 2. Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix du transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

§ 3. L'expéditeur ou le destinataire qui a donné l'ordre ultérieur est tenu de payer au chemin de fer tous les frais nés de l'exécution de cet ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer.

Art. 24.

Empêchements au transport.

§ 1. En cas d'empêchement au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui deman-

d) de douane- en andere ambtelijke formaliteiten, onder de bij artikel 15, § 1, vastgestelde voorwaarden, met zijn deelneming of die van zijn gevolmachtigde te laten vervullen.

De geadresseerde mag bovendien en behoudens andersluidende bepalingen in de internationale tarieven, order geven om :

e) het goed in het land van bestemming op een ander station dan het in de vrachtbrief aangegeven station van bestemming af te leveren. In dit geval mag hij voorschrijven om een als vrachtgoed aangevangen zending als ijlgood voort te zetten of omgekeerd, mits het station, waar de zending is opgehouden, voor beide vervoercategorieën geopend is; hij mag eveneens het toe te passen tarief en de vervoerweg voorschrijven.

Andere dan de hierboven genoemde orders zijn niet geoorloofd. De internationale tarieven kunnen de geadresseerde evenwel het recht toekennen om, naast de hierboven aangeduide wijzigingen, nog order te geven voor andere wijzigingen.

De orders mogen nimmer splitsing der zending ten gevolge hebben.

§ 2. De bovenvermelde orders moeten gegeven worden door middel van een schriftelijke verklaring naar het model van Bijlage IVb tot deze Overeenkomst, hetzij op het station van bestemming, hetzij op het station van ingang in het land van bestemming.

Elke nadere order die door de geadresseerde op een andere dan bovenomschreven wijze wordt gegeven, is nietig.

De geadresseerde moet voor de uitoefening van zijn recht tot wijziging van het vervoercontract de duplicaatvrachtbrief niet voorleggen.

§ 3. Indien de geadresseerde order heeft gegeven om het goed aan een andere persoon af te leveren, dan heeft deze niet het recht het vervoercontract te wijzigen.

Art. 23.

Uitvoering van de nadere orders.

§ 1. De spoorweg mag de hem krachtens artikelen 21 of 22 gegeven orders niet weigeren of uitstellen, behalve in de volgende gevallen :

a) indien de uitvoering niet meer doenlijk is wanneer de orders het station, dat ze moet uitvoeren, bereiken;

b) indien door hare uitvoering de regelmatigheid van de dienst zou worden verstoord;

c) indien, bij wijziging in het station van bestemming, de uitvoering strijdig is met de wetten en reglementen in een van de bij het vervoer betrokken grondgebieden, in het bijzonder wat betreft douane- en andere ambtelijke voorschriften;

d) indien, bij wijziging van 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 hij die nadere orders heeft gegeven, zo spoedig mogelijk met de beletselen, die de uitvoering van zijn orders verhinderen, in kennis worden gesteld.

Indien de spoorweg deze beletselen niet kan voorzien, komen alle gevolgen, voortvloeiende uit het begin van uitvoering van de orders, voor rekening van de persoon die de nadere orders heeft gegeven.

§ 2. Indien de nadere order voorschrijft om het goed op een tussenstation af te leveren, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot dit tussenstation. Indien evenwel het goed reeds verder dan het tussenstation werd vervoerd, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot het station waar de zending is opgehouden en van dit laatste tot het tussenstation.

Indien de nadere order voorschrijft om het goed naar een ander station van bestemming te vervoeren of naar het station van afzending terug te zenden, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot het station waar de zending is opgehouden en van dit laatste tot het nieuw station van bestemming of tot het station van afzending.

De toe te passen tarieven zijn die welke op de dag van het sluiten van het vervoercontract voor elk van die trajecten gelden.

§ 3. De afzender of de geadresseerde die de nadere order heeft gegeven, moet al de uit de uitvoering van deze order voortvloeiende kosten aan de spoorweg betalen, tenzij deze kosten door de schuld van de spoorweg zijn ontstaan.

Art. 24.

Stoornissen in het vervoer.

§ 1. Bij stoornissen in het vervoer beslist de spoorweg of het in het belang van de afzender raadzaam is hem instructies te vragen, dan

der des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à réclamer le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 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 à l'article 5, § 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 pas 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 pour 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. L'expéditeur peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans avoir exigé la présentation du duplicata de la lettre de voiture et si ce duplicata a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

§ 6. 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.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. 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.

§ 8. Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire; les dispositions des §§ 1, 2, 4, 6 et 7 sont par analogie applicables à ce destinataire. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 9. Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Art. 25.

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 sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis grevent la marchandise.

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 avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entretemps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais grevent la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la

wel of het de voorkeur verdient het goed na wijziging van de vervoerweg ambtshalve door te zenden. Behoudens schuld van zijnerwege heeft de spoorweg recht op betaling van de vracht toepasselijk over de gevolgde vervoerweg en mag hij over de met deze vervoerweg overeenstemmende leveringstermijn beschikken, zelfs indien ze langer zijn dan die van de oorspronkelijke vervoerweg.

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

§ 3. De afzender mag in de vrachtbrief instructies geven voor het geval zich een stoornis in het vervoer voordoet.

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

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

§ 5. De afzender mag zijn instructies geven, ofwel aan het station van afzending, ofwel aan het station waar het goed zich bevindt. Indien hij de aanwijzing van de geadresseerde of van het station van bestemming wijzigt of indien hij zijn instructies aan een ander dan het station van bestemming geeft, moet hij zijn instructies inschrijven op de duplicaatvrachtbrief die moet worden voorgelegd.

Indien de spoorweg gevolg geeft aan de instructies van de afzender zonder de voorlegging van de duplicaatvrachtbrief te hebben gevorderd en indien dit duplicaat aan de geadresseerde werd overgemaakt, is de spoorweg tegenover deze laatste verantwoordelijk voor de schade die er mocht uit voortvloeien.

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

Wanneer het goed verkocht is, moet de opbrengst van de verkoop, na aftrek van de op het goed drukkende kosten, ter beschikking van de afzender worden gehouden. Indien de opbrengst minder bedraagt dan de op het goed drukkende kosten, moet de afzender het verschil bijpassen.

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

§ 8. Indien de stoornis in het vervoer zich voordoet nadat de geadresseerde het vervoercontract krachtens artikel 22 heeft gewijzigd, moet de spoorweg deze geadresseerde verwittigen; de bepalingen van de §§ 1, 2, 4, 6 en 7 zijn bij analogie op deze geadresseerde van toepassing. Deze moet de duplicaatvrachtbrief niet voorleggen.

§ 9. Op het vervoer, dat ingevolge dit artikel plaats vindt zijn de bepalingen van artikel 23 van toepassing.

Art. 25.

Stoornissen in de aflevering.

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

Indien de geadresseerde het goed weigert, heeft de afzender het recht er over te beschikken, ook al kan hij de duplicaatvrachtbrief niet tonen.

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

De afzender mag ook in de vrachtbrief verzoeken hem de goederen

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 et sous réserve des dispositions de l'article 44, 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 tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire. Le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie à ce dernier.

§ 4. Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

TITRE III.

RESPONSABILITÉS. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Responsabilité.

Art. 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 assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43. § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Art. 27.

Étendue de la responsabilité.

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de 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. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie 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, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Compte tenu de l'article 28, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— Chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

ambishalve terug te zenden, wanneer zich een stoornis in de aflevering mocht voordoen. Buiten dit geval mag het goed de afzender niet zonder zijn uitdrukkelijke toestemming worden teruggezonden.

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

§ 2. Voor al hetgeen niet in § 1 is voorzien en behoudens de voorschriften van artikel 44, wordt de wijze van handelen, in geval van stoornis in de aflevering, bepaald door de wetten en reglementen, welke op de met de aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

Wanneer het goed verkocht is, moet de opbrengst van de verkoop, na aftrek van de op het goed drukkende kosten, ter beschikking van de afzender worden gehouden. Indien de opbrengst minder bedraagt dan de op het goed drukkende kosten, moet de afzender het verschil bijpassen.

§ 3. Indien de stoornis in de aflevering zich voordoet nadat de geadresseerde de vervoerovereenkomst krachtens artikel 22 heeft gewijzigd, moet de spoorweg deze geadresseerde verwittigen. De § 2, tweede alinea, is bij analogie op deze laatste van toepassing.

§ 4. Op het vervoer, dat ingevolge dit artikel plaats vindt zijn de bepalingen van artikel 23 van toepassing.

TITEL III.

AANSPRAKELIJKHEID. UIT HET VERVOERCONTRACT VOORTSPRUITENDE RECHTSVORDERINGEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

Aansprakelijkheid.

Art. 26.

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid der spoorwegen.

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

§ 2. Elke opvolgende spoorweg treedt, door het feit zelf van de overneming van het goed met de oorspronkelijke vrachtbrief, toe tot het vervoercontract overeenkomstig de in dat stuk voorkomende bepalingen en neemt de daaruit voortvloeiende verplichtingen op zich, onverminderd de bepalingen van artikel 43, § 3, betreffende de spoorweg van bestemming.

Art. 27.

Omvang der aansprakelijkheid.

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor overschrijding van de leveringstermijn, voor schade, voortvloeiende uit geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van het goed, te rekenen van de aanname ten vervoer tot de aflevering.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontslagen indien de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging veroorzaakt is door schuld van de rechthebbende, door een door deze gegeven order, welke niet aan de schuld van de spoorweg is te wijten, door eigen gebrek van het goed (inwendig bederf, vermindering, enz.) of door omstandigheden welke de spoorweg niet vermijden en welker gevolgen hij niet verhelpen kon.

§ 3. Rekening houdende met artikel 28, § 2, is de spoorweg van deze aansprakelijkheid ontslagen wanneer het verlies of de beschadiging voortspuit uit het bijzonder gevaar dat aan een of meer der hierna genoemde feiten is verbonden :

a) verzending in open wagen krachtens de toepasselijke bepalingen of krachtens in de vrachtbrief vermelde overeenkomsten met de afzender;

b) gemis van verpakking of gebrekkige verpakking voor de goederen, die door hun aard aan vermindering of beschadiging zijn blootgesteld als zij onverpakt of slecht verpakt zijn;

c) laden door de afzender of lossen door de geadresseerde krachtens de toepasselijke bepalingen of krachtens in de vrachtbrief vermelde overeenkomsten met de afzender of krachtens overeenkomsten met de geadresseerde;

— Gebrekkige lading wanneer de goederen door de afzender werden geladen krachtens de toepasselijke bepalingen of krachtens in de vrachtbrief vermelde overeenkomsten met de afzender;

d) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même, soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, pour autant que l'escorte a pour but d'écartier ce risque.

Art. 28.

Charge de la preuve.

§ 1. La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27, § 3, lettre a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Art. 29.

Présomption en cas de réexpédition.

§ 1. Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies :

a) l'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;

b) l'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Art. 30.

Présomption de 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 de livraison.

§ 2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, 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 qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34, et s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. À défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions 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.

d) aard van bepaalde goederen die uit hun aard zijn blootgesteld, hetzij aan geheel of gedeeltelijk verlies, hetzij aan beschadiging, inzonderheid door breken, roesten, vanzelf optredend inwendig bederf, uitdrogen, vermindering;

e) verzending onder een onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige benaming van voorwerpen die van het vervoer zijn uitgesloten; verzending onder een onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige benaming of niet-inachtneming door de afzender van de voorgeschreven voorzorgsmaatregelen voor de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen;

f) vervoer van levende dieren;

g) vervoer van zendingen die krachtens deze Overeenkomst, de toepasselijke bepalingen of de in de vrachtbrief vermelde overeenkomsten met de afzender, onder geleide moeten plaats hebben, voor zover het geleide dit gevaar beoogt te verhoeden.

Art. 28.

Bewijstlast.

§ 1. De spoorweg moet bewijzen dat de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging door een der in artikel 27, § 2, bedoelde feiten is veroorzaakt.

§ 2. Indien de spoorweg aantoonst dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het verlies of de beschadigingen door een of meer der in artikel 27, § 3, bedoelde bijzondere gevaren is kunnen ontstaan, wordt het verlies of de beschadiging vermoed daardoor te zijn ontstaan. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen dat de schade niet, geheel of gedeeltelijk, door een dezer gevaren is ontstaan.

Dit vermoeden strekt zich niet uit tot het geval, bedoeld in artikel 27, § 3, letter a, wanneer zich een buitengewoon groot tekort of een verlies van colli voordoet.

Art. 29.

Vermoeden in geval van wederverzending.

§ 1. Wanneer een volgens de bepalingen van deze Overeenkomst vervoerde zending volgens de bepalingen van dezelfde Overeenkomst opnieuw ten vervoer wordt aangeboden en na de wederverzending een gedeeltelijk verlies of een beschadiging wordt vastgesteld, bestaat het vermoeden dat dit tijdens het laatste vervoercontract is ontstaan indien onderstaande voorwaarden zijn vervuld :

a) de zending is steeds onder de bewaking van de spoorweg gebleven;

b) de zending werd wederverzonden zoals ze op het station van wederverzending is aangekomen.

§ 2. Hetzelfde vermoeden bestaat wanneer het aan de wederverzending voorafgaande vervoercontract niet aan deze Overeenkomst onderworpen was, op voorwaarde dat deze Overeenkomst van toepassing zou geweest zijn in geval van rechtstreekse verzending tussen het eerste station van afzending en het laatste station van bestemming.

Art. 30.

Vermoeden van verlies van het goed. Terugnemen van verloren goederen.

§ 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 leveringstermijnen aan de geadresseerde is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. De rechthebbende kan bij het ontvangen van de schadevergoeding voor het vermiste goed, schriftelijk verzoeken om, ingeval het goed binnen een jaar na de betaling van de schadevergoeding mocht worden teruggevonden, daarvan onmiddellijk bericht te ontvangen. Er wordt hem van dit verzoek een schriftelijk bewijsstuk afgegeven.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van dat bericht kan de rechthebbende verlangen, dat het goed hem op een der stations van het traject worde afgeleverd tegen betaling van de vervoerkosten van het station van afzending tot aan dat, waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de ontvangen schadevergoeding; onder aftrek van de eventueel in de schadevergoeding begrepen kosten, en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens overschrijding van de leveringstijd, overeenkomstig artikel 34 en eventueel artikel 36.

§ 4. Bij gebreke van het verzoek, bedoeld in § 2, of van instructies, gegeven binnen de in § 3 bedoelde 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 de Staat, waartoe hij behoort.

Art. 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise.

§ 1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la 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 35.

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

§ 2. 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 lieu du paiement de l'indemnité.

Art. 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route 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 au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

Bois de réglisse,

Bois de teinture râpés ou moulus,

Champignons frais,

Charbons et cokes,

Cornes et onglons,

Crins,

Cuirs,

Déchets de peaux,

Ecorces,

Feuilles de tabac fraîches,

Fourrures,

Fruits frais, 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,

Tourbe;

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

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1 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, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Art. 31.

Bedrag der schadevergoeding in geval van verlies van het goed.

§ 1. Wanneer krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van het goed door de spoorweg verschuldigd is, wordt deze berekend :

naar de beursprijs,

bij gebreke hiervan naar de marktprijs,

bij gebreke van beide 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 35 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.

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

Art. 32.

Beperking van de aansprakelijkheid bij onderwicht.

§ 1. Ten aanzien van goederen die, door hun aard, in de regel een gewichtsvermindering door het feit zelf van het vervoer ondergaan, is de spoorweg slechts aansprakelijk voor het deel van het onderwicht, dat de als volgt bepaalde toelaatbare gewichtsvermindering overtreft, ongeacht het afgelegd traject :

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

Zoethout,

Geraspt of gemalen verfhout,

Verse paddestoelen,

Steenkolen en cokes,

Hoornen en hoeven,

Paardenhaar,

Leder,

Afval van huiden,

Schors,

Verse tabak in bladen,

Pelterijen,

Verse, gedroogde of gekookte vruchten,

Vetten,

Hop,

Wol,

Verse groenten,

Verse mastik,

Beenderen, geheel of gemalen,

Huiden,

Gedroogde vis,

Wortels,

Zeep en vaste oliën,

Zout,

Varkensborstels,

Gekorven tabak,

Pezen van dieren,

Turf;

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

§ 2. Op de in § 1 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 een zelfde vrachtbrief vervoerd, dan wordt het onderwicht voor elke collo afzonderlijk berekend, indien het gewicht van elk collo bij vertrek afzonderlijk in de vrachtbrief is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 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 des articles 27 et 28.

Art. 33.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

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.

Art. 34.

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du dépassement 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 dépassement du délai de livraison, 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 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 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles 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 de la marchandise.

Art. 35.

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 de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit, en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Art. 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 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 afbreuk aan die van artikelen 27 en 28.

Art. 33.

Bedrag der schadevergoeding in geval van beschadiging van het goed.

In geval van beschadiging moet de spoorweg het bedrag van de ontstane waardevermindering van het goed betalen, zonder verdere vergoedingen. Dit bedrag wordt berekend uitgaande van de vergoeding die in geval van verlies bij toepassing van artikel 31 verschuldigd zou zijn, afgezien van de beperking tot 100 frank voor elk ontbrekend kilogram bruto-gewicht, en door een verminderingcoëfficiënt op deze vergoeding toe te passen. Deze coëfficiënt is gelijk aan de verhouding tussen de waarde van het beschadigde goed op de plaats van bestemming en de waarde die het goed op dezelfde plaats zou gehad hebben indien het tijdens de uitvoering van het vervoercontract niet beschadigd zou geweest zijn.

De schadevergoeding zal echter niet meer kunnen bedragen dan :

a) indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen 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 belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

Art. 34.

Bedrag der schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

§ 1. Bij overschrijding van de leveringstermijn moet de spoorweg, indien de rechthebbende niet bewijst dat hieruit schade is ontstaan, een tiende der vracht betalen voor elk, met een tiende van de leveringstermijn, overeenkomend deel der overschrijding; een deel der overschrijding, dat minder bedraagt dan een tiende van de leveringstermijn, wordt voor een tiende deel gerekend. Ten hoogste wordt schadevergoeding verleend tot de helft der vracht.

§ 2. Als het bewijs geleverd wordt dat uit de overschrijding van de leveringstermijn schade is ontstaan, wordt voor die schade een vergoeding betaald tot ten hoogste het bedrag der vracht.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 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, eventueel, voor het niet verloren deel der zending betaald.

In geval van beschadiging, zijn zij eventueel verschuldigd nevens de schadevergoeding bedoeld in artikel 33.

In geen geval kan de totale 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 van het goed.

Art. 35.

Beperking der schadevergoeding bij bepaalde tarieven.

Indien de spoorweg bijzondere vervoer voorwaarden (speciale en uitzonderingstarieven) aan het publiek aanbiedt, welke een verlaging inhouden op de vracht berekend volgens de gewone voorwaarden (algemene tarieven), kan hij aan de rechthebbende, bij overschrijding van de leveringstermijn, verlies of beschadiging, te betalen schadevergoeding beperken.

Indien zulk een beperking voortvloeit uit een tarief, dat slechts op een gedeelte van het traject wordt toegepast, kan op die beperking slechts een beroep worden gedaan, voor zover het feit, op grond waarvan schadevergoeding geëist is, op dit deel van het traject heeft plaats gevonden.

Art. 36.

Bedrag der schadevergoeding bij aangifte van het belang bij de aflevering.

Als een belang bij de aflevering is aangegeven kan, buiten de bij artikelen 31, 33, 34 en, eventueel, bij artikel 35 bedoelde vergoedingen, schadeloosstelling gevorderd worden voor de bewezen meerdere schade, tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Art. 37.

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

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont 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 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

Art. 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 % l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse 10 francs pour chaque lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Art. 39.

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.

Art. 40.

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 d'un 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.

CHAPITRE II.

*Réclamations administratives. Actions judiciaires.**Procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.*

Art. 41.

Réclamations administratives.

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. Quand la réclamation est présentée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est présentée 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 pièces 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.

Art. 37.

Bedrag der schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg.

In alle gevallen waarin de overschrijding van de leveringstermijn, het geheel of gedeeltelijk verlies of de beschadiging van het goed veroorzaakt is door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloos gesteld worden, en wel tot het dubbele der in de artikelen 31, 33, 34, 35 en 36 bedoelde maxima, al naar het geval.

Art. 38.

Rente van het bedrag der schadevergoeding.

De rechthebbende kan over de schadevergoeding rente vorderen. Deze rente berekend tegen 5 % per jaar, is slechts verschuldigd indien de vergoeding 10 frank voor elke vrachtbrief overtreft; ze loopt van de dag der administratieve klacht, bedoeld bij artikel 41, of, indien geen klacht is ingediend, van de dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

Art. 39.

Terugbetaling van schadevergoeding.

Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

In geval van bedrog heeft de spoorweg bovendien het recht storting te eisen van een som gelijk aan het ten onrechte betaalde bedrag.

Art. 40.

Verantwoordelijkheid van de 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 een belanghebbende vrachtbrieven opstelt, vertalingen maakt of andere diensten bewijst, waartoe de spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel, geacht te handelen voor rekening van de persoon aan wie het deze diensten bewijst.

HOOFDSTUK II.

*Administratieve klachten. Rechtsvorderingen.**Rechtspleging en verjaring in geval van geschillen voortvloeiend uit het vervoercontract.*

Art. 41.

Administratieve klachten.

§ 1. De administratieve klachten betreffende het vervoercontract moeten schriftelijk tot de in artikel 43 aangewezen spoorweg worden gericht.

§ 2. Tot indiening van een klacht zijn gerechtigd de personen, die, krachtens artikel 42, een rechtsvordering tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Wanneer de klacht wordt ingediend door de afzender, moet hij de duplicaatvrachtbrief overleggen. Wanneer zij wordt ingediend door de geadresseerde, moet hij de vrachtbrief overleggen, indien deze hem uitgereikt is.

§ 4. De vrachtbrief, de duplicaatvrachtbrief en de overige documenten welke de rechthebbende dienstig acht bij zijn klacht te voegen, moeten in het oorspronkelijke of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt behoorlijk gelegaliseerd zijn.

Bij de regeling van de klacht kan de spoorweg overlegging in het oorspronkelijk verlangen van de vrachtbrief, de duplicaatvrachtbrief of het remboersementbewijs, ten einde hierop de getroffen regeling vast te stellen.

Art. 42.

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer.

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

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

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

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3, ou de l'article 22;

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

c) au destinataire, ayant le droit de disposition, indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à partir du moment où il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été transmise au destinataire indiqué conformément à l'article 22, § 1, lettre c, ou dès que ce dernier a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. À 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.

Art. 43.

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

L'action judiciaire 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 judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

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

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 5. L'action judiciaire 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.

§ 6. L'action judiciaire 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.

§ 7. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Art. 44.

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 lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en

Art. 42.

Personen die bevoegd zijn tot het instellen van een rechtsvordering tegen de spoorweg.

§ 1. De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens het vervoercontract betaalde som, kan slechts ingesteld worden door degene die de betaling heeft gedaan.

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

§ 3. De overige, uit het vervoercontract voortspruitende rechtsvorderingen tegen de spoorweg kunnen worden ingesteld :

a) door de afzender, tot op het oogenblik dat de geadresseerde, hetzij de vrachtbrief heeft ingelast, hetzij de hem krachtens artikel 16, § 3, of artikel 22, toekomstende rechten heeft doen gelden;

b) door de geadresseerde, van het tijdstip af dat hij of de vrachtbrief heeft ingelast of de hem krachtens artikel 16, § 3, toekomstende rechten heeft doen gelden;

c) door de geadresseerde die het door de afzender in de vrachtbrief aangeduide recht van beschikking heeft, van het oogenblik af dat hij de hem krachtens artikel 22 toekomstende rechten heeft doen gelden. Het recht om deze rechtsvordering in te stellen vervalt evenwel zodra de vrachtbrief aan de overeenkomstig artikel 22, § 1, letter c, aangegeven geadresseerde is overgemaakt, of zodra deze laatste de hem krachtens artikel 16, § 3, toekomstende rechten heeft doen gelden.

Deze rechtsvorderingen kunnen door de afzender slechts worden ingesteld op vertoon van de duplicaatvrachtbrief. Bij gebreke hiervan kan hij zijn rechtsvordering tegen de spoorweg slechts instellen, indien de geadresseerde hem daartoe heeft gemachtigd, of indien hij het bewijs levert dat de geadresseerde het goed geweigerd heeft.

Art. 43.

Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kon worden ingesteld. Rechtsbevoegdheid.

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

§ 2. De rechtsvordering wegens remboursements, bedoeld in artikel 19, kan slechts tegen de spoorweg van afzending worden ingesteld.

§ 3. De overige uit het vervoercontract voortspruitende rechtsvorderingen kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van afzending, de spoorweg van bestemming of tegen de spoorweg, waar zich het feit heeft voorgedaan, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld.

De spoorweg van bestemming kan evenwel gedagvaard worden, ook al heeft hij, noch het goed, noch de vrachtbrief, ontvangen.

§ 4. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn recht van keuze zodra de rechtsvordering tegen een dezer spoorwegen is ingesteld.

§ 5. De rechtsvordering kan slechts worden ingesteld voor de bevoegde rechter van de Staat, waartoe de 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.

§ 6. In reconventie of bij wijze van exceptie kan de rechtsvordering ook tegen een andere dan de in de §§ 1, 2 en 3, genoemde spoorwegen worden ingesteld, indien de hoofdvordering op hetzelfde vervoercontract gegrond is.

§ 7. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op het verhaal der spoorwegen onderling, dat geregeld is in hoofdstuk III van deze titel.

Art. 44.

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of van beschadiging van het goed.

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg ontdekt of vermoed of door de rechthebbende bewaerd wordt, moet de spoorweg zonder uitstel en zo mogelijk in tegenwoordigheid

présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Art. 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

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

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas trente jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie;

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition :

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Art. 46.

Prescriptions de l'action née du contrat de transport.

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action 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 prévu à l'article 39;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition.

§ 2. La prescription court :

a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

van de rechthebbende bij proces-verbaal vaststellen volgens de aard van de schade, de gesteldheid van het goed, het gewicht er van en, voor zover mogelijk, het bedrag en de oorzaak der schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

Een afschrift van dat proces-verbaal wordt aan de rechthebbende op zijn aanvraag kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen, dat de gesteldheid en het gewicht van het goed, alsook de oorzaak en het beloop der schade, gerechtelijk worden vastgesteld; de rechtspleging is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

Art. 45.

Vervallen van rechtsvorderingen tegen de spoorweg voortvloeiend uit het vervoercontract.

§ 1. Door de aanneming van het goed door de rechthebbende vervalt elke uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvordering tegen de spoorweg wegens overschrijding van de leveringstermijn, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De rechtsvordering vervalt echter niet :

a) indien de rechthebbende bewijst, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b) in geval zij wordt ingesteld wegens overschrijding van de leveringstermijn, en de vordering bij een der in artikel 43, § 3, genoemde spoorwegen wordt ingediend binnen een termijn van niet meer dan dertig dagen, de dag der aanneming van het goed door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) in geval zij wordt ingesteld wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

1° als het verlies of de beschadiging vóór de aanneming van het goed door de rechthebbende overeenkomstig artikel 44 is vastgesteld;

2° als de vaststelling, welke overeenkomstig artikel 44 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) in geval zij wordt ingesteld wegens uiterlijk niet waarneembare gebreken, waarvan het bestaan na de aanneming van het goed door de rechthebbende is vastgesteld, onder de dubbele voorwaarde :

1° dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 44 door de rechthebbende worde gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade, en uiterlijk binnen zeven dagen na die der aanneming van het goed;

2° dat de rechthebbende bewijze, dat de schade is ontstaan tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering.

§ 3. Indien het goed onder de bij artikel 29, § 1, bedoelde voorwaarden opnieuw ten vervoer werd aangeboden, vervallen de vorderingen tot schadeloosstelling wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging, voortvloeiende uit het aan de voortzending voorafgaand vervoercontract, alsof het een enig contract gold.

Art. 46.

Verjaring van uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvorderingen.

§ 1. De uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvordering verjaart door verloop van een jaar.

De verjaringstermijn is evenwel drie jaar, wanneer het een vordering geldt :

a) tot uitbetaling van een door de spoorweg van de geadresseerde ontvangen remboursement;

b) tot uitbetaling van het saldo van een door de spoorweg gehouden verkoping;

c) wegens een door opzet veroorzaakte schade;

d) wegens het geval van bedrog, bedoeld in artikel 39;

e) in het bij artikel 29, § 1, bedoelde geval, wegens het aan de wederverzending voorafgaand vervoercontract.

§ 2. De verjaring begint te lopen :

a) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van gedeeltelijk verlies, van beschadiging of van overschrijding van de afleveringstermijn : van de dag waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van geheel verlies : van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :

1° s'il y a eu paiement : du jour du paiement;

2° s'il n'y a pas eu paiement : du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en restitution 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;

e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19 : du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente : du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane : du jour de la réclamation de la douane.

h) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

§ 5. 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.

CHAPITRE III.

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux.

Art. 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 ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part revenant sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix 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.

§ 3. Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix du transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachtprijzen, van bijkomende kosten of van boeten, of voor de vorderingen tot verbetering, in geval van onjuiste tarief-toepassing of van rekenfouten :

1° indien de betaling heeft plaats gehad : van de dag der betaling;

2° indien geen betaling heeft plaats gehad : van de dag der aanneming van het goed ten vervoer, indien de betaling ten laste van de afzender valt; of van de dag waarop de geadresseerde de vrachtbrief heeft ingelost, indien de betaling te zijnen laste valt;

3° indien het bedragen geldt, waarvan de frankering door middel van een frankeringsnota heeft plaats gehad : van de dag waarop de spoorweg de bij artikel 17, § 8, bedoelde onkostennota aan de afzender overhandigt; bij gemis van deze overhandiging, loopt de termijn voor de schuldvorderingen van de spoorweg van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

d) voor de vorderingen van de spoorweg tot terugstorting van een som, die door de geadresseerde in plaats van door de afzender betaald is, of omgekeerd, en welke de spoorweg de rechthebbende moet teruggeven : van de dag der terugbetaling van die som;

e) voor de vorderingen wegens remboursement, bedoeld in artikel 19 : van de twee en veertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

f) voor de vorderingen tot betaling van het saldo van een verkoping : van de dag der verkoping;

g) voor de vorderingen tot bijbetalingen van door de douane nageworde rechten : van de dag waarop deze eis door de douane werd gesteld;

h) in al de andere gevallen : van de dag waarop het recht kan worden uitgeoefend.

De als aanvang van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in de termijn begrepen.

§ 3. Wanneer een administratieve klacht overeenkomstig artikel 41 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot op de dag dat de spoorweg de klacht schriftelijk afwijst en de overgelegde stukken teruggeeft. In geval van gedeeltelijke aanneming van de klacht begint de verjaring slechts voor het betwist gedeelte van de klacht weer te lopen. De bewijslast in zake ontvangst van de klacht of van het antwoord en in zake teruggave van de stukken rust op de partij die zich op deze feiten beroept.

Latere klachten, welke op dezelfde rechtsovereenkomst betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. De verjaarde rechtsovereenkomst kan niet meer worden uitgeoefend zelfs niet in reconventie, of bij wijze van exceptie.

§ 5. Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting der verjaring de wetten en reglementen van de Staat waar de rechtsovereenkomst is ingesteld.

HOOFDSTUK III.

Afrekening. Verhaal der spoorwegen onderling.

Art. 47.

Afrekening tussen de spoorwegen.

§ 1. Elke spoorweg die, hetzij bij vertrek of bij aankomst, de kosten of andere uit het vervoercontract voortvloeiende vorderingen heeft geïnd, is verplicht aan de betrokken spoorwegen het hun toekomend aandeel in die kosten en die vorderingen uit te betalen.

De betalingsmodaliteiten zijn bepaald in tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten.

§ 2. Behoudens zijn rechten tegen de afzender is de spoorweg van afzending verantwoordelijk voor de vracht en andere kosten, welke hij niet heeft geïnd, ofschoon de afzender deze, krachtens de vrachtbrief, te zijnen laste genomen had.

§ 3. Indien de spoorweg van bestemming het goed aflevert zonder de kosten of andere uit het vervoercontract voortvloeiende vorderingen te innen, is hij hiervoor verantwoordelijk tegenover de vorige spoorwegen en de andere betrokkenen.

§ 4. Bij verzuim van betaling van een der spoorwegen vastgesteld door het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer op verzoek van een der schuldeisende spoorwegen, worden de gevolgen er van door al de andere spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, in verhouding tot hun aandeel in de vracht gedragen.

Het recht van verhaal op de spoorweg waarvan het verzuim werd vastgesteld, blijft onverminderd.

Art. 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte 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 participé 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 incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Art. 49.

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison 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 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

a) entre deux chemins de fer voisins :

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus :

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° 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. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 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.

Art. 50.

Procédure de recours.

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité 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.

Art. 48.

Verhaal in geval van schadeloosstelling voor verlies of voor beschadiging.

§ 1. De spoorweg, die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst een 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, die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) indien de schade veroorzaakt is door 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 één 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 hun lijnen veroorzaakt is. De verdeling geschiedt naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

§ 2. In geval één der spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde deel omgeslagen over alle overige spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

Art. 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

§ 1. De voorschriften van artikel 48 worden ook toegepast in geval van voor overschrijding van de leveringstermijn betaalde schadeloosstelling. Indien de overschrijding van de leveringstermijn veroorzaakt is door onregelmatigheden, welke op verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding ten laste van deze spoorwegen gebracht naar verhouding van de duur der vertraging op hun netten.

§ 2. De verdeling van de in artikel 11 vastgestelde leveringstermijnen tussen de verschillende spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, geschiedt als volgt :

a) tussen twee aangrenzende spoorwegen :

1° de termijn voor de verzending wordt gelijkelijk verdeeld;

2° de termijn voor het vervoer wordt naar verhouding van het aantal tariefkilometers over elk der twee spoorwegen verdeeld;

b) tussen drie of meer spoorwegen :

1° de termijn voor de verzending wordt gelijkelijk verdeeld tussen de spoorweg van afzending en de spoorweg van bestemming;

2° een derde gedeelte van de termijn voor het vervoer wordt over alle spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, gelijkelijk verdeeld;

3° de twee andere derde gedeelten van de termijn 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 deze spoorweg toegekend.

§ 4. De tijd die is verlopen tussen de aanbidding van het goed aan de spoorweg en de aanvang van de termijn voor de verzending, wordt uitsluitend aan de spoorweg van afzending toegekend.

§ 5. De bovengenoemde verdeling komt slechts in aanmerking, in geval de gehele leveringstermijn niet in acht genomen is.

Art. 50.

Rechtspleging bij verhaal.

§ 1. De spoorweg, tegen wien het verhaal, bedoeld in de artikelen 48 en 49, wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd de gegrondheid der betaling gedaan door de administratie welke het verhaal uitoefent te betwisten. Indien de schadeloosstelling gerechtelijk is vastgesteld, nadat de spoorweg de dagvaarding behoorlijk betekend was en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussen te komen. De voor de betekening en voor de tussenkomst toegestane termijnen worden door de rechter, voor wie de hoofdvordering is aanhangig gemaakt, naar omstandigheden vastgesteld.

§ 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.

Art. 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. Le juge du siège 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 § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Art. 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 l'Etat intéressé. 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 en 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 du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc. ne peuvent faire

§ 2. De spoorweg, die verhaal wil uitoefenen, moet zijn rechtsvordering tegen alle betrokken spoorwegen, met welke hij geen dading heeft aangegaan, tegelijk instellen op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter moet bij een en hetzelfde vonnis beslissen over alle voor hem aanhangig gemaakte vorderingen tot verhaal.

§ 4. De gedagvaarde spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd aan het geding tot schadevergoeding een vordering tot verhaal te verbinden.

Art. 51.

Bevoegdheid bij verhaal.

§ 1. De rechter van de zetel, waar de spoorweg, tegen welke 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 één spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg de keus tussen de verschillende rechters, die volgens § 1 bevoegd zijn.

Art. 52.

Overeenkomsten betreffende het verhaal.

De spoorwegen kunnen bij overeenkomsten afwijken van de in hoofdstuk III vastgestelde regels voor onderling verhaal.

TITEL IV.

BEPALINGEN VAN VERSCHILLENDE AARD.

Art. 53.

Toepassing van het nationale recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn in elke Staat de bepalingen der nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

Art. 54.

Algemene regelen van rechtspleging.

Voor alle geschillen, waartoe de aan deze Overeenkomst onderworpen vervoeren aanleiding geven, wordt de rechtspleging beheerst door de wetten van het land van de rechter, die van het geschil kennis neemt, voor zover in deze Overeenkomst geen afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

Art. 55.

Tenuitvoerlegging van vonnissen. Beslaglegging en zekerheidstelling.

§ 1. De vonnissen op tegenspraak of bij verstek gewezen door de volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bevoegde rechter, worden, wanneer zij volgens de voor die rechter geldende wetten uitvoerbaar zijn geworden, in elk der andere verdragsluitende Staten uitvoerbaar, zodra de in de betrokken Staat voorgeschreven formaliteiten vervuld zijn. De herziening van het geschil ten gronde is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op slechts voorlopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding boven de kosten van het geding, tegen een eiser, wegens het verlies van zijn geding uitgesproken.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, welke een spoorweg heeft op een andere spoorweg die niet tot dezelfde Staat behoort als de eerste, kan geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van de Staat, waartoe de spoorweg, titularis van de in beslag genomen schuldvorderingen behoort.

§ 3. Op het rollend materieel van de spoorweg, alsook op de voor het vervoer dienende voorwerpen van alle aard die aan de spoorweg toebehoren, zoals containers, laadmiddelen, dekkleden, enz., kan op

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 ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons particuliers sont fixées par l'Annexe VII.

§ 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.

Art. 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 les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements 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).

Art. 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 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;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers — un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévue à l'article 67, 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. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. 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.

Art. 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.

het gebied van een andere Staat dan die, waartoe de spoorweg, die eigenaar is, behoort, geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van laatsbedoelde Staat.

De voorwaarden der onaantastbaarheid van particuliere wagens zijn in Bijlage VII vastgesteld.

§ 4. Bij rechtsvorderingen gegrond op het internationaal vervoercontract kan geen zekerheidstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

Art. 56.

Munteenheid. Herleidings- of aannemingskoers van vreemde munt.

§ 1. De in deze Overeenkomst of hare bijlagen in franken uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en van een gehalte van 0.900.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken, volgens welke hij de in vreemde muntsoort uitgedrukte vracht, andere kosten en remboursements, welke in binnenlandse munt betaald worden, herleidt (herleidingskoers).

§ 3. Evenzo is een spoorweg, die vreemd geld in betaling aanneemt, verplicht de koersen bekend te maken, waartegen hij dit aanneemt (aannemingskoers).

Art. 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 mededelingen van elk der verdragsluitende staten en van elk der betrokken spoorwegen en het mededelen daarvan aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken van de mededelingen van allerlei aard, welke voor de dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door internationaal vervoer nodig geworden financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van de incassering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht bevorderen van stevigheid der betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het betrachten, op verzoek van een der verdragsluitende Staten of van een der vervoerondernemingen waarvan de lijnen op de in artikel 58 bedoelde lijst der lijnen zijn ingeschreven, van een verzoening hetzij door zijn goede diensten of zijn bemiddeling aan te bieden, hetzij op enige andere wijze, om de geschillen tussen bedoelde Staten of ondernemingen, betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst, te regelen;

e) het uitbrengen, op verzoek van de betrokken partijen — Staten, vervoerondernemingen of gebruikers — van een raadgevend advies in zake de geschillen die uit de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst voortvloeien;

f) het samenwerken bij het scheidsrechterlijk regelen van geschillen die uit de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst voortvloeien;

g) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot bijeenroeping van de Conferenties, bedoeld in artikel 67, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, Bijlage V dezer Overeenkomst uitmakende, stelt de zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureau, alsook de middelen tot vervulling van zijn taak vast. Het bepaalt bovendien de voorwaarden van werking en toezicht. Dit reglement en de hierin bij overeenkomst tussen alle verdragsluitende Staten aangebrachte wijzigingen, hebben dezelfde waarde en geldigheidsduur als de Overeenkomst.

Art. 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. 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 l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à 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 achevés.

Art. 59.

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

§ 2. Pour le transport des containers, les dispositions de l'Annexe VIII doivent être appliquées.

§ 3. 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 IX.

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après :

- a) transports avec document de transport négociable;
- b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;
- c) transports de journaux;
- d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
- e) transports d'agrs de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

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 un document de transport différent du modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient 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.

Art. 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 59, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

- a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales :

1° des litiges entre Etats contractants;

2° des litiges entre Etats contractants, d'une part, et Etats non contractants, d'autre part;

§ 2. De deelneming van een nieuwe lijn aan het internationaal vervoer begint eerst één maand na de dagtekening van de brief van het Centraal Bureau, waarbij haar inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. Het schrappen van een lijn door het Centraal Bureau heeft plaats zodra 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 elke spoorweg onmiddellijk het recht om met de geschrapte lijn alle uit het internationaal vervoer voortspruitende betrekkingen af te breken, behalve voor onderweg zijnde zendingen, welke moeten worden afgewerkt.

Art. 59.

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 containers moeten de bepalingen van Bijlage VIII worden toegepast.

§ 3. Voor het vervoer van expresgoed kunnen de spoorwegen door in hun tarieven daartoe strekkende bepalingen op te nemen, sommige bijzondere maatregelen overeenkomen, overeenkomstig Bijlage IX.

§ 4. Voor de hieronder vermelde zendingen :

- a) zendingen met verhandelbaar vervoerdocument;
- b) zendingen, die alleen tegen afgifte van de duplicaatvrachtbrief mogen worden afgeleverd;
- c) zendingen couranten;
- d) zendingen jaarbeurs- of tentoonstellingsgoederen;
- e) zendingen ladingsbenodigdheden en zendingen beschuttingsmiddelen tegen warmte en koude voor vervoerde goederen.

kunnen twee of meer verdragsluitende Staten door bijzondere schikkingen of kunnen de spoorwegen door in hun 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 toegevoegd model worden voorgeschreven;

§ 5. De bijkomende bepalingen, welke bepaalde verdragsluitende Staten of deelhebbende spoorwegen voor de uitvoering dezer Overeenkomst openbaar 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 de in de wetten en reglementen van elke 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.

Art. 60.

Regeling van de geschillen door een scheidsgerecht.

§ 1. Geschillen over de uitlegging of de toepassing, eensdeels, van de Overeenkomst, geldig als nationale wet of als conventioneel recht, en van de door sommige verdragsluitende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen en, anderdeels, van de bij artikel 59, § 4, bepaalde bijzondere schikkingen kunnen, op verzoek der partijen, voor scheidsgerichten worden gebracht, waarvan de samenstelling en de rechtspleging in Bijlage X tot deze Overeenkomst worden behandeld.

§ 2. Bij geschil tussen Staten zijn de partijen echter niet gebonden door de bepalingen van Bijlage X. Ze mogen alsdan vrij de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke rechtspleging bepalen.

§ 3. Op verzoek der partijen mogen bij het scheidsgerecht worden aanhangig gemaakt :

- a) onverminderd de regeling van geschillen krachtens andere wettelijke bepalingen :

1° geschillen tussen verdragsluitende Staten;

2° geschillen tussen verdragsluitende Staten, eensdeels, en niet-verdragsluitende Staten, anderdeels;

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

- b) des litiges entre entreprises de transport;
- c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

Art. 61.

Dérogations temporaires.

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre 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 chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics :

- a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies :

- 1° soit jusqu'à ses frontières;
- 2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

- b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ :

1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat expéditeur n'ait pas à recourir à la restriction visée sous a 1°,

- 2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

- c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

- d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays destinataire, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leur relations réciproques :

- a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

- b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

3° geschillen tussen niet-verdragsluitende Staten, mits, in beide laatstgenoemde gevallen, de Overeenkomst als nationale wet of als conventioneel recht toepasselijk is;

- b) geschillen tussen vervoerondernemingen;
- c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;
- d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. De voorwaarden voor de schorsing en de stuiting der verjaring van rechtsvorderingen voortvloeiende uit een internationaal vervoercontract dat aanleiding heeft gegeven tot de bij onderhavig artikel ingevoerde scheidsrechterlijke rechtspleging, worden bepaald door het landsrecht van de gewone rechtbank waarbij de vordering zou moeten worden ingesteld.

§ 5. De door de scheidsgerichten tegen vervoerondernemingen of gebruikers gedane uitspraken zijn in elke verdragsluitende Staat uitvoerbaar zodra de formaliteiten zijn vervuld die in de Staat waar de uitvoering moet plaats hebben, voorgeschreven zijn.

TITEL V.

UITZONDERINGSBEPALINGEN.

Art. 61.

Afwijkingen van tijdelijke aard.

§ 1. Is de economische en financiële toestand van een Staat van die aard dat hij de toepassing van de bepaling van titel III, hoofdstuk III, van de Overeenkomst ten eerste kan bemoeilijken, dan kan elke Staat, hetzij door middel van tariefbepalingen, hetzij door overheidsmaatregelen, zoals aan de spoorwegadministraties verstrekte algemene of bijzondere machtigingen, afwijken van hetgeen in artikelen 17, 19 en 21 der Overeenkomst is bepaald door voor bepaalde verkeren te beschikken :

- a) dat de zendingen bij vertrek uit die Staat gefrankeerd moeten zijn :

- 1° hetzij tot aan zijn grenzen,
- 2° hetzij ten minste tot aan zijn grenzen,

- b) dat de zendingen met bestemming naar die Staat gefrankeerd moeten zijn bij vertrek :

1° hetzij ten minste tot aan zijn grenzen, voor zover de Staat van afzending zijn toevlucht niet moet nemen tot de beperking bedoeld onder a 1°,

- 2° hetzij ten hoogste tot aan zijn grenzen;

- c) dat de zendingen uit of naar deze Staat niet met enig remboursement mogen zijn belast en dat voorschotten niet geoorloofd zijn, of dat remboursements en voorschotten slechts binnen bepaalde perken geoorloofd zijn;

- d) dat de afzender het vervoercontract wat het land van bestemming, de frankering en het remboursement betreft, niet mag wijzigen.

§ 2. In dezelfde voorwaarden mogen de Staten, door middel van aan de spoorwegadministraties verstrekte algemene of bijzondere machtigingen, afwijken van hetgeen in artikelen 17, 19, 21 en 22 der Overeenkomst is bepaald door, voor hun wederzijdse verbindingen, te beschikken :

- a) dat de regelen over het betalen van de kosten speciaal zullen worden vastgesteld na overleg, tussen de daarbij betrokken spoorwegen.

Deze regelen mogen geen modaliteiten bevatten die niet in artikel 17 zijn bepaald;

- b) dat sommige aanvragen om wijzigingen in het vervoercontract niet toegelaten zullen zijn.

§ 3. Het Centraal Bureau zal van de overeenkomstig §§ 1 en 2 getroffen maatregelen in kennis worden gesteld.

De in § 1 genoemde maatregelen zullen ten vroegste van kracht worden na het verstrijken van een termijn van acht dagen, te rekenen van de datum van de brief waarmee het Centraal Bureau de maatregel aan de andere Staten zal hebben bekendgemaakt.

De in § 2 genoemde maatregelen zullen ten vroegste van kracht worden na het verstrijken van een termijn van twee dagen, te rekenen van de datum waarop ze in betrokken Staten bekendgemaakt worden.

§ 4. Voor zendingen, welke reeds onderweg zijn, gelden deze maatregelen niet.

Art. 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été cause par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous la lettre a.

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

TITRE VI.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 63.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Art. 62.

Aansprakelijkheid bij spoor- en zeeverkeer.

§ 1. Bij spoor- en zeeverkeer over de in artikel 2, § 1, genoemde lijnen, kan elke Staat, door te verzoeken dat zulks in de lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen zou worden vermeld, al de navermelde redenen tot ontslag van aansprakelijkheid voegen bij die welke in artikel 27 zijn bepaald.

De vervoerder mag er zich slechts op beroepen zo hij het bewijs levert dat het verlies, de beschadiging of het overschrijden van de leveringstermijn heeft plaats gehad op het zeetraject, van bij de lading van het goed aan boord van het zeeschip tot bij de lossing er van uit het zeeschip.

Deze redenen tot ontslag van aansprakelijkheid zijn :

a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of van het personeel van de vervoerder bij de navigatie of het voeren van het schip;

b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder het bewijs levert dat deze onzeewaardigheid niet te wijten is aan een aan hem toe te schrijven gebrek aan behoorlijke zorg om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en van voorraad te voorzien, of om alle delen van het schip, waar het goed geladen wordt, geschikt te maken en in goede staat te brengen zodat ze in staat zijn het goed te ontvangen, te vervoeren en te bewaren;

c) brand, mits de vervoerder het bewijs levert dat de brand noch door zijn toedoen noch door zijn schuld, en evenmin door die van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of van zijn personeel werd veroorzaakt;

d) risico's, gevaren of onheilen van de zee of van andere bevaarbare waterwegen;

e) redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;

f) laden van het goed op het dek van het schip, mits het op het dek werd geladen met de instemming van de afzender, vermeld in de vrachtbrief, en dat het niet op wagens geladen is.

Door voornoemde redenen van ontslag van aansprakelijkheid verminderen of vervallen in genen dele de algemene verplichtingen van de vervoerder, en onder meer zijn verplichting om een behoorlijke zorg aan de dag te leggen om het schip zeewaardig te maken, of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en van voorraden te voorzien, of om alle delen van het schip, waar het goed geladen wordt, geschikt te maken en in goede staat te brengen zodat ze in staat zijn het goed te ontvangen, te vervoeren en te bewaren.

Wanneer de vervoerder voorgenomde redenen van ontslag laat gelden, blijft hij niettemin aansprakelijk zo de rechthebbende het bewijs levert dat het overschrijden van de leveringstermijnen, het verlies of de beschadiging te wijten is aan een fout van de vervoerder, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn personeel, die niet onder letter a is voorzien.

§ 2. Wanneer een zelfde zeetraject bediend wordt door verscheidene der in artikel één opgegeven ondernemingen, moet het regime van aansprakelijkheid dat op dit traject van toepassing is, voor al deze ondernemingen hetzelfde zijn.

Wanneer bovendien deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten in de lijst werden opgenomen, mag dit regime pas worden aangenomen nadat deze Staten een overeenkomst dienaangaande hebben gesloten.

§ 3. Het Centraal Bureau zal van de overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen in kennis worden gesteld. Deze maatregelen zullen ten vroegste van kracht worden na het verstrijken van een termijn van dertig dagen, te rekenen van de datum van de brief waarmee het Centraal Bureau deze maatregelen aan de andere Staten zal hebben bekendgemaakt.

Voor zendingen welke onderweg zijn gelden deze maatregelen niet.

TITEL VI.

SLOPBEPALINGEN.

Art. 63.

Ondertekening.

Deze Overeenkomst waarvan de Bijlagen een integrerend deel uitmaken, ligt tot 1 Maart 1953 ter ondertekening door de Staten die verzocht werden zich op de gewone Herzieningsconferentie te laten vertegenwoordigen.

Art. 64.

Ratifications. Mise en vigueur.

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 se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Art. 65.

Adhésion à la Convention.

§ 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 contractants 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 les six mois à compter de la date 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 contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants 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, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Art. 66.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après :

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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 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.

Art. 67.

Revision de la Convention.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

Art. 64.

Bekräftiging. Inwerkingtreding.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigings-oorkonden zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden neergelegd.

Zodra de Overeenkomst door vijftien Staten zal zijn bekrachtigd, zal de Zwitserse Regering zich met de daarbij betrokken Regeringen in verbinding stellen, ten einde met haar de mogelijkheid te onderzoeken van de inwerkingtreding der Overeenkomst.

Art. 65.

Toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. Elke Staat, geen ondertekenaar zijnde, die tot deze Overeenkomst wenst toe te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitserse Regering, die alle verdragsluitende Staten hiermede in kennis stelt, onder overlegging van een nota van het Centraal Bureau betreffende de toestand der spoorwegen van de verzoekende Staat uit een oogpunt van internationaal vervoer.

§ 2. Tenzij binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de datum van dit bericht ten minste twee Staten aan de Zwitserse Regering van hun verzet hier tegen hebben kennis gegeven, wordt het verzoek van rechtswege ingewilligd en daarvan door de Zwitserse Regering mededeling gedaan aan de verzoekende Staat en aan al de verdragsluitende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitserse Regering aan alle Verdragsluitende Staten en aan de verzoekende Staat mede, dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. Elke toelating treedt in werking een maand na de datum der door de Zwitserse Regering verzonden kennisgeving of, indien na het verstrijken van deze termijn de overeenkomst nog niet in werking is getreden, op de datum dat deze in werking treedt.

Art. 66.

Duur van de door de verdragsluitende Staten aangegane verbintenis.

§ 1. De duur van deze Overeenkomst is onbepaald. Nochtans kan elke verdragsluitende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken :

De Overeenkomst loopt voor elke verdragsluitende Staat tot de 31 December van het vijfde jaar na haar inwerkingtreding. Elke Staat die met het verstrijken van die termijn zich wil terugtrekken, moet van zijn voornemen ten minste één jaar vooruit kennis geven aan de Zwitserse Regering, die zulks aan alle verdragsluitende Staten zal berichten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen de genoemde termijn loopt de verbintenis van rechtswege door voor een tijdvak van drie jaar, en zo vervolgens, telkens voor drie jaar, wanneer niet tenminste één jaar vóór de 31 December van het laatste jaar van één der driejarige tijdvakken een opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. Voor de Staten, die in de loop van het vijfjarige tijdvak of van één 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 zover zij niet ten minste één jaar vóór het verstrijken van een dier tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Art. 67.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van deze Overeenkomst, komen de Afgevaardigden der Verdragsluitende Staten, daartoe door de Zwitserse Regering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde der Verdragsluitende Staten gedaan verzoek wordt een Conferentie vóór dat tijdstip bijeengeroepen.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten nodigt de Zwitserse Regering ook niet-verdragsluitende Staten uit.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

a) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd in zake vervoer;

b) van internationale organisaties die geen regeringsorganisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden;

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de revision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de revision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de revision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des Conférences de revision, les articles 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être tenus à jour par une Commission de revision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de revision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ces jours lors de la notification des décisions.

§ 4. En vue d'adapter aux besoins :

- a) les prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (Annexe I);
- b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et
- c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII);

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements des Etats contractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui 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.

Art. 68.

Texte 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, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA.

Pour la Belgique :

Vicomte de LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV.

Pour le Danemark :

Th. JENSEN.

De deelneming aan de debatten van afvaardigingen der niet-verdragsluitende Staten en der in de vierde alinea genoemde internationale organisaties, zal voor elke Conferentie in het reglement der beraadslagingen worden geregeld.

Met instemming van de meerderheid van de Regeringen der Verdragsluitende Staten kan het Centraal Bureau, vóór de gewone en buitengewone Herzieningsconferentie, Commissies bijeenroepen voor het vooronderzoek van de herzieningsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage VI zijn bij analogie toepasselijk op deze Commissies.

§ 2. De inwerkingtreding van de nieuwe Overeenkomst, uit een Herzieningsconferentie voortspruitende, brengt, ook voor de Verdragsluitende Staten welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben bekrachtigd, buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede.

§ 3. Tussen twee Herzieningsconferenties in mogen de artikelen 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 en de Bijlagen II, III, IVa, IVb, IX en X door een Herzieningscommissie worden bijgehouden. Over de organisatie en de werking van deze Commissie wordt gehandeld in Bijlage IV tot deze Overeenkomst.

De besluiten van de Herzieningscommissie worden door tussenkomst van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen der Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf Regeringen bezwaren hebben kenbaar gemaakt. Zij treden in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regeringen der Verdragsluitende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling der besluiten de dag van inwerkingtreding.

§ 4. Om :

- a) de bepalingen aangaande de stoffen en voorwerpen die van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten zijn (Bijlage I);
- b) het Internationaal Reglement voor het vervoer van particuliere wagens (Bijlage VII), en
- c) het Internationaal Reglement voor het vervoer van containers (Bijlage VIII);

aan te passen aan de behoeften, worden Commissies van deskundigen ingesteld waarvan de organisatie en de werking behandeld zijn in Bijlage VI tot deze Overeenkomst.

De besluiten van de Commissies van deskundigen worden door tussenkomst van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen der Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf Regeringen der Verdragsluitende Staten bezwaren hebben kenbaar gemaakt. Zij treden in werking de eerste dag van de derde maand na die waarin het Centraal Bureau ter kennis van de Regeringen der Verdragsluitende Staten heeft gebracht dat ze zijn aangenomen. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling der besluiten de dag van inwerkingtreding.

Art. 68.

Teksten der Overeenkomst. Officiële vertalingen.

Deze Overeenkomst is overeenkomstig gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Aan de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse en een Italiaanse tekst toegevoegd, welke de waarde hebben van officiële vertalingen.

Bij niet-overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde Gevolmachtigden voorzien van hun volmachten die in behoorlijke vorm werden bevonden, deze Overeenkomst hebben getekend.

Gedaan te Bern, op vijf en twintig October negentienhonderd twee en vijftig, in een enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in de Archieven van het Zwitserse Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elke Partij zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :

Dr. SMETANA.

Voor België :

Burggraaf de LANTSHEERE.

Voor Bulgarië :

B. TZVETKOV.

Voor Denemarken :

Th. JENSEN.

Pour l'Espagne :

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Pour la Finlande :

V. HAKKINEN.

Pour la France :

J. CHAUVEL.

Pour la Grèce :

PHILON PHILON.

Pour la Hongrie :

V. SANDOR.

Pour l'Italie :

O. BALDONI.

Pour le Liechtenstein :

W. STUCKI.

Pour le Luxembourg :

A. CLEMANG.

Pour la Norvège :

P. ANKER.

Pour les Pays-Bas :

A. BENTINCK.

Pour la Pologne :

J. ETTINGER.

Pour le Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Pour la Roumanie :

M. GERVESCO.

Pour la Suède :

T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse :

W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie :

SIMOVIC.

Pour la Turquie :

H. GERMESYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie :

Z. DJERMANOVIC.

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

D. O'NEILL.

*Pour l'Irak :**Pour l'Iran :*

A. NASSIF.

*Pour le Liban :**Pour la Syrie :**Voor Spanje :*

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Voor Finland :

V. HAKKINEN.

Voor Frankrijk :

J. CHAUVEL.

Voor Griekenland :

PHILON PHILON.

Voor Hongarijē :

V. SANDOR.

Voor Italië :

O. BALDONI.

Voor Liechtenstein :

W. STUCKI.

Voor Luxemburg :

A. CLEMANG.

Voor Noorwegen :

P. ANKER.

Voor Nederland :

A. BENTINCK.

Voor Polen :

J. ETTINGER.

Voor Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Voor Roemenië :

M. GERVESCO.

Voor Zweden :

T. HAMMARSTROM.

Voor Zwitserland :

W. STUCKI.

Voor Tsjechoslovakië :

SIMOVIC.

Voor Turkijē :

H. GERMESYANLIGIL.

Voor Joegoslavië :

Z. DJERMANOVIC.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

D. O'NEILL.

*Voor Irak :**Voor Iran :*

A. NASSIF.

*Voor Liban :**Voor Syrië :*

(45)

ANNEXES

—

BIJLAGEN

ANNEXE I.(Art. 3 et 4.)

**PRESCRIPTIONS RELATIVES
AUX MATIERES ET OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT
OU ADMIS
AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CONDITIONS.**

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

BIJLAGE I.(Art. 3 en 4.)

**BEPALINGEN AANGAANDE
DE STOFFEN EN VOORWAARDEN DIE VAN HET VERVOER
ZIJN UITGESLOTEN
OF VOORWAARDELIJK TEN VERVOER
WORDEN TOEGELATEN.**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure.)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER
INTERNATIONAAL VERVOER PER SPOORWEG

LETTRE DE VOITURE - VRACHTBRIEF⁽¹⁾

GRANDE VITESSE — NLRGOED

Déroulement à — <i>Inkleding te</i>		Expédié à destination de — <i>Verzonden naar</i>	
via <i>over</i>			
N° d'expédition <i>Verzendingsnummer</i>			
Wagons — <i>Wagens</i>		Charge normale ou surpoids du wagon <i>Normaal laadgewicht of overgewicht van de wagen</i>	
Type	Numéro <i>Nummer</i>	Marque de propriété <i>Eigendomsmerk</i>	Tare des wagons de particuliers <i>Gewicht der belgie particuliere wagens</i>
			Adresse <i>Adres</i>
			à (ville et pays) <i>te (stad en land)</i>
* Indiquer le signe qui convient — <i>het passend teken opgeven</i>			
☐ = wagon convert — <i>omkeerbare wagen</i> ☐ = wagon défectueux — <i>onvoldoende wagen</i> ☐ = wagon spécial — <i>speciale wagen</i> ☐ = wagon de particulier — <i>particuliere wagen</i>			
Mention éventuelle : « en gare » ou « livrable à domicile » <i>Eventuele aanduiding : « station verticaal » of « aan huis af te leveren »</i>			
Chemin de fer expéditeur — <i>Spoorweg van afzender</i>		Chemin de fer destinataire — <i>Spoorweg van bestemming</i>	
Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) <i>Geladen door (spoorweg of afzender)</i>			
Adresse ou marques et numéros <i>Adres of merken en nummers</i>	Nombre <i>Aantal</i>	Nature de l'emballage <i>Aard der verpakking</i>	Désignation de la marchandise <i>Aanduiding van het goed</i>
			Poids brut réel <i>Werkelijk brutogewicht</i> kg

Timbre de remise <i>Controlestempel</i>	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge <i>Aanduiding der kosten welke de afzender voor zijn rekening neemt</i>		
Tarifs et diligences demandés — <i>Overeenp. vervoer en tarieven</i>			
Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombes et autres modes de fermeture. Indication éventuelle d'un emballage. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de détérioration d'emballage, enregistrement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc. <i>Verklaring voor de vervulling van de douane en andere administratieve formaliteiten. Vermelding van de bijgevoegde stukken. Aantal en aanduiding der loden en andere sluitwijzen. Eventuele aanduiding van een verpakking. Verklaring van de afzender over het beschikingsrecht van de geadresseerde. Andere bij de wetten of reglementen bedoelde verklaringen, zoals erkenning van ontbrekende of gedefecteerde verpakking, intemmening van de afzender om het goed op het dek van het schip te laden, enz.</i>			
Intéti à la livraison <i>Gezocht van belang bij de aflevering</i>	Monnaie <i>Munt</i>	En chiffres — <i>In cijfers</i>	En toutes lettres — <i>Voluit in letters</i>
Débours, remboursement — <i>Voorrechten, remboursement</i>			
Détail <i>Opgeve</i>			
En chiffres — <i>In cijfers</i>		En toutes lettres — <i>Voluit in letters</i>	
Débours <i>Voorrechten</i>			
Remboursement <i>Remboursment</i>			
Nom et adresse de l'expéditeur ; <i>Naam en adres van de afzender ;</i>		Signature — <i>Handtekening</i>	
le <i>de</i>		10 <i>19</i>	
Timbre de la gare expéditrice <i>Stempel van het station van afzender</i>	Timbre de passage <i>Wegstempel</i>	Timbre de la gare destinataire <i>Stempel van het station van bestemming</i>	
		Numéro d'arrivée <i>Aankomstnummer</i>	

Les petites étiquettes de lignes grises doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées. De kleine etiketten moeten door de spoorweg, de afzender door de afzender worden ingevuld. De afzender moet de ongebruikte vakjes afstreken.

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.).

(2) Dit vervoer valt onder toepassing van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.).

Fonds taxé Beregt grecht	Tarif Tarief	Prix par unité Prijs per eenheid	A payer par l'expéditeur Te betalen door de afzender	Détail des frais Specificatie der kosten		A percevoir du destinataire Te heffen van de geadresseerde	Fonds taxé Beregt grecht	Tarif Tarief	Prix par unité Prijs per eenheid	Détail des frais Specificatie der kosten		A percevoir du destinataire Te heffen van de geadresseerde	Timbres des gares de transit Stempels der overgangstations
				Cours et date de conversion Hetelingskoers en -datum	Cours et date de conversion Hetelingskoers en -datum								
kg				Taxe d'intérêt à la livraison Prestie voor de aanpak van het belang bij de aflevering			kg			Report Overzicht			1
				Débours Voorschoten									2
				Remboursement Terugbetaling									3
				Taxe de remboursement Vergoeding voor terugbetaling									4
				Prix de transport jusqu'à Vervoerprijs tot									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

Réservé aux mentions prévues à l'art. 7, § 2, CIM, etc.
Vak uitsluitend voor de nootelingen overeenkomstig art. 7, § 2, CIM, etc.

Réservé aux informations conformes à l'art. 6, § 11, CIM
Vak uitsluitend voor de inlichtingen overeenkomstig art. 6, § 11, CIM

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER
INTERNATIONAAL VERVOER PER SPOORWEG

Duplicate de la — Duplicaat van

LETTE DE VOITURE - VRACHTBRIEF⁽¹⁾

PETITE VITESSE — VRACHTGOED

Dédouanement à — <i>Inlating te</i>		Expédié à destination de — <i>Verzonden naar</i>	
		via over	
N° d'expédition <i>Verzendingsnummer</i>			
Wagons — <i>Wagens</i>			
Type	Numéro <i>Nummer</i>	Marque de propriété <i>Eigendomsmerk</i>	Tare des wagons de particuliers <i>Gewicht der particuliere wagons</i>
			Normal <i>Normaal</i>
			Appareil <i>Apparaat</i>
			Adressé <i>Adres</i>
			A (ville et pays) <i>in (stad en land)</i>
* Indiquer le signe qui convient — <i>het passend teken aangeven</i>			
Wagon couvert — <i>overdekte wagen</i> Wagon découvert — <i>openlucht wagen</i> Wagon spécial — <i>speciale wagen</i> Wagon de particulier — <i>particuliere wagen</i>			
Mention éventuelle : « en gare » ou « livrable à domicile » <i>Eventuele aanduiding : « station vertrekt » of « aan huis af te leveren »</i>			
Chemin de fer expéditeur — <i>Spoorweg van afzender</i>		Chemin de fer destinataire — <i>Spoorweg van bestemming</i>	
Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) <i>Gezonden door (spoorweg of afzender)</i>			
Adresse ou marques et numéros <i>Adres of merken en nummers</i>	Nombre <i>Aantal</i>	Nature de l'emballage <i>Aard der verpakking</i>	Désignation de la marchandise <i>Aanduiding van het goed</i>
			Poids brut réel <i>Wettelijk bruto-gewicht</i>
			kg

Les parties destinées de l'annexe doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par le client. Les parties destinées de l'annexe doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par le client. Les parties destinées de l'annexe doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par le client.

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.).
(2) Dit vervoer valt onder toepassing van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.).

Timbre de contrôle <i>Controlestempel</i>		Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge <i>Aanduiding der kosten welke de afzender voor zijn rekening neemt</i>	
Tarif et itinéraire demandé — <i>Overeenkomst verkeer en reisplan</i>			
Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombes et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'écritures ou de détachement d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc. <i>Verklaring voor de vervulling van de douane en andere ambtelijke formaliteiten. Vermelding van de bijgevoegde stukken. Aantal en aanduiding der sluiters en andere sluitwijzen. Eventuele aanduiding van een gemachtigde. Verklaring van de afzender over het beschikingsrecht van de geadresseerde. Andere bij de wetten of reglementen bedoelde verklaringen, zoals erkenning van ondubbelzinnige verpakking, instemming van de afzender om het goed op het dek van het schip te laden, enz.</i>			
Intéressé à la livraison <i>Aangifte van belang bij de aflevering</i>	Monnaie <i>Munt</i>	En chiffres — <i>In cijfers</i>	En toutes lettres — <i>Voluit in letters</i>
Débours, remboursement — <i>Voorschotten, remboursement</i>			
Détail <i>Opgegeven</i>			
Débours <i>Voorschotten</i>			
Remboursement <i>Remboursment</i>			
Nom et adresse de l'expéditeur : <i>Naam en adres van de afzender</i>			
Signature — <i>Handtekening</i>			
Timbre de la gare expéditrice <i>Stempel van het station van afzender</i>	Timbre de poids <i>Wegstempel</i>	Timbre de la gare destinataire <i>Stempel van het station van bestemming</i>	
Numéro d'arrivée <i>Aankomstnummer</i>			

[illegible]

ANNEXE III.
(Art. 12.)

ABSENCE OUI DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE.

Déclaration générale.

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 :

- en grande vitesse ⁽¹⁾
- en petite vitesse ⁽¹⁾
- comme colis express ⁽¹⁾

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport
fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport

sans emballage ⁽¹⁾

sous l'emballage défectueux dont la description suit ⁽¹⁾ :

A le 19...

(Signature.)

⁽¹⁾ Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

BIJLAGE III.
(Art. 12.)

**AFWEZIGHEID
OF GEBREKKIGE TOESTAND DER VERPAKKING.**

Algemene verklaring.

Het station van de
spoorweg neemt van heden af, op mijn verzoek, ten vervoer aan
de hieronder aangeduide goederen, welke ik hem zal overgeven ter
verzending :

- als ijlgoed ⁽¹⁾
- als vrachtgoed ⁽¹⁾
- als expresgoed ⁽¹⁾

Ik erken dat deze goederen, wanneer het vervoerdocument naar deze
verklaring verwijst, ten vervoer zijn overgegeven

zonder verpakking ⁽¹⁾

met de gebrekkige verpakking waarvan de omschrijving volgt ⁽¹⁾ :

..... de 19...

(Handtekening.)

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

ANNEXE IVa.
(Art. 21.)

MODIFICATIONS
DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNÉES
PAR L'EXPÉDITEUR.

La gare de (1) du chemin de fer
de est priée d'apporter au contrat
de transport de l'expédition 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 de grande
petite vitesse
du 19... à l'adresse de M.....
à les modifications
suivantes (2) :

1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;

2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;

3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4° la livrer à M..... à

5° l'expédier en grande
petite vitesse à M.....

à gare du chemin de fer de

6° la retourner en grande
petite vitesse à la gare expéditrice à

M.....;

7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de :

en chiffres

en toutes lettres

=====

8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans
la lettre de voiture, mais d'un remboursement de :

en chiffres

en toutes lettres

=====

9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

10° la livrer franco

A le 19...

(Signature.)

A la gare de du chemin de fer
de

(1) Indiquer ici la gare expéditrice.

(2) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

BIJLAGE IVa.
(Art. 21.)

WIJZIGINGEN
VAN HET VERVOERCONTRACT OP ORDER
VAN DE AFZENDER.

Ik verzoek het station (1) van
de spoorweg om aan het vervoercontract
betreffende de hieronder vermelde zending :

Merken en nummers	Aantal	Aard der verpakking	Aanduiding van het goed	Gewicht in kilogrammen

welke ten vervoer is afgegeven met de ijlgoed
vrachtgoed
de 19... aan het adres van M.....
te de volgende wijzigingen
aan te brengen (2) :

1° de zending op het station van afzending terug te geven aan de
afzender;

2° ze in afwachting van nadere orders onderweg op te houden;

3° de aflevering in afwachting van nadere orders op te schorten;

4° ze af te leveren aan M..... te

5° ze als ijlgoed
vrachtgoed te verzenden naar M.....

te station van de spoorweg;

6° ze als ijlgoed
vrachtgoed terug te sturen naar het station van afzending,
aan M.....;

7° ze niet af te leveren dan tegen betaling van een remboursement ten
bedrage van :

in cijfers

voluit in letters

=====

8° ze af te leveren tegen betaling, niet van het in de vrachtbrief
vermelde remboursement, maar van een remboursement ten
bedrage van :

in cijfers

voluit in letters

=====

9° ze af te leveren zonder het remboursement te innen;

10° ze af te leveren franco

....., de 19...

(Handtekening.)

Aan het station van
de spoorweg.

(1) Hier het station van afzending opgeven.

(2) Doorhalen wat niet verlangd wordt.

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présentée par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au rembourse-

ment a été rectifié. Cette déclaration se réfère à notre télégramme retiré

n°/à notre communication téléphonique du

A, le 19...

Le Chef de gare :

Bovenstaande orders worden doorgezonden om daaraan uitvoering te geven overeenkomstig de bepalingen van § 1 van artikel 23 van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.). Zij zijn op de door de afzender overgelegde duplicaatvrachtbrief herhaald. Het aan de afzender met betrekking tot

het remboursement afgegeven bewijsstuk is gewijzigd ingehouden

Deze verklaring heeft betrekking op ons telegram n°/ons telefoongesprek van

..... de 19...

De Stationschef :

ANNEXE IVb.

(Art. 22.)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNÉES PAR LE DESTINATAIRE.

La gare de (1) du chemin de fer de est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition 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 de grande vitesse petite

du 19..., par M. à à l'adresse de M. à les modifications suivantes (2) :

- 1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
- 2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° la livrer à M. à
- 4° exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec
ma participation
la participation de mon mandataire M.

5° l'expédier en grande vitesse à M. petite

à gare du chemin de fer de

A, le 19...

(Signature.)

BIJLAGE IVb.

(Art. 22.)

WIJZIGINGEN VAN HET VERVOERCONTRACT OP ORDER VAN DE GEADRESSEERDE.

Ik verzoek het station (1) van de spoorweg om aan het vervoercontract betreffende de hieronder vermelde zending :

Merken en nummers	Aantal	Aard der verpakking	Aanduiding van het goed	Gewicht in kilogrammen

welke ten vervoer is afgegeven met de ijlgoed vrachtbrief van vrachtgoed

de 19..., door M. te aan het adres van M. te de volgende wijzigingen aan te brengen (2) :

- 1° de zending in afwachting van nadere orders onderweg op te houden;
- 2° de aflevering in afwachting van nadere orders op te schorten;
- 3° ze af te leveren aan M. te
- 4° de douaneformaliteiten of andere administratieve formaliteiten te vervullen met
mijn medewerking
de medewerking van mijn gevolmachtigde, M.

5° ze als ijlgoed te verzenden naar M. vrachtgoed

te station van de spoorweg. de 19...

(Handtekening.)

(1) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

(2) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

(1) Hier het station van bestemming of het station van invoer in het land van bestemming opgeven.

(2) Doorhalen wat niet verlangd wordt.

A la gare de du chemin de fer
de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n°/à notre communication téléphonique du

A le 19...

Le Chef de gare :

Aan het station van
de spoorweg.

Bovenstaande orders worden doorgezonden om daaraan uitvoering te geven overeenkomstig de bepalingen van § 1 van artikel 23 van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.). Deze verklaring heeft betrekking op ons telegram n°/ons telefoongesprek van

....., de 19...

De Stationschef :

ANNEXE V.

(Art. 57.)

RÈGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

(Texte à décider par une Conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au Protocole additionnel.)

BIJLAGE V.

(Art. 57.)

REGLEMENT BETREFFENDE HET CENTRAAL BUREAU VOOR INTERNATIONAAL VERVOER PER SPOORWEG.

(Tekst waarover een beslissing dient genomen door een Buitengewone Conferentie die zal bijeengeroepen worden krachtens de desbetreffende bepaling van het Aanvullend Protocol.)

ANNEXE VI.

(Art. 67, §§ 3 et 4.)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS.

Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Art. 2.

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance.

L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

BIJLAGE VI.

(Art. 67, §§ 3 en 4.)

STATUUT BETREFFENDE DE HERZIENINGSCOMMISSIE EN DE COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN.

Eerste artikel.

De Regeringen der Verdragsluitende Staten delen hun voorstellen betreffende de kwesties die tot de bevoegdheid van de Commissies behoren, mede aan het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg; het Centraal Bureau brengt ze onmiddellijk ter kennis van de andere Verdragsluitende Staten.

Art. 2.

Telkens als zich de noodzakelijkheid doet gevoelen of ten minste vijf verdragsluitende Staten er om verzoeken, nodigt het Centraal Bureau de Commissies uit om een zitting te houden.

Alle Verdragsluitende Staten ontvangen twee maanden van te voren bericht van de zittingen der Commissies.

Dit bericht moet nauwkeurig vermelden welke de kwesties zijn waarvan de inschrijving op de agenda wordt gevraagd.

Art. 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Art. 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur et le Vice-Directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Art. 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a) d'Etats non contractants;
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Art. 6.

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Art. 7.

Les Commissions désignent pour chaque session un Président et un ou deux Vice-Présidents.

Art. 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du Président sont traduits in extenso.

Art. 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Art. 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergence entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettent au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Art. 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des Sous-Commissions; elles peuvent aussi constituer des Sous-Commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque Sous-Commission désigne un Président, un Vice-Président et, si le besoin s'en fait sentir, un Rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux Sous-Commissions.

Art. 3.

Al de Verdragsluitende Staten mogen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissies.

Een Staat mag zich door een andere Staat laten vertegenwoordigen; een Staat mag echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

Art. 4.

Het Centraal Bureau onderzoekt de te behandelen kwesties en neemt het secretariaat van de Commissies waar.

De Directeur en de Onderdirecteur van het Centraal Bureau nemen deel aan de vergaderingen der Commissies en hebben daarin een raadgevende stem.

Art. 5.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten, richt het Centraal Bureau een uitnodiging tot het bijwonen van de vergaderingen der Commissies, met raadgevende stem, aan vertegenwoordigers:

- a) van niet-Verdragsluitende Staten;
- b) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd in zake vervoer onder beding van wederkerigheid;
- c) van internationale organisaties, die geen regelings-organisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden, onder beding van wederkerigheid.

Art. 6.

De Commissies zijn rechtsgeldig samengesteld wanneer een derde van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is.

Art. 7.

De Commissies wijzen voor elke zitting een Voorzitter en één of twee Ondervoorzitters aan.

Art. 8.

De beraadslagingen hebben plaats in het Frans en in het Duits. De uiteenzettingen van de leden der Commissie worden onmiddellijk mondeling en bondig vertaald. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de Voorzitter worden in extenso vertaald.

Art. 9.

De stemming geschiedt per afvaardiging en, op verzoek, bij hoofdelijke oproeping; elke afvaardiging van een op de vergadering vertegenwoordigde Verdragsluitende Staat heeft recht op één stem.

Een voorstel wordt slechts aangenomen indien:

- a) ten minste de helft van de in de Commissie vertegenwoordigde afvaardigingen aan de stemming heeft deelgenomen;
- b) het de meerderheid van de uitgebrachte stemmen heeft behaald.

Art. 10.

De processen-verbaal van de vergaderingen vormen een samenvatting van de beraadslagingen in de twee talen.

De voorstellen en de beslissingen moeten er tekstueel in de twee talen in opgenomen zijn. Bij niet-overeenstemming tussen de Franse en de Duitse tekst van de processen-verbaal is, wat de beslissingen betreft, de Franse tekst rechtsgeldig.

De processen-verbaal worden zodra mogelijk aan de leden uitgereikt.

Zo de processen-verbaal niet tijdens de zitting kunnen worden goedgekeurd, zullen de leden, binnen een passende termijn, de eventuele correcties aan het secretariaat bezorgen.

Art. 11.

Om de werkzaamheden te vergemakkelijken, mogen de Commissies Subcommissies instellen; ze mogen ook Subcommissies instellen die tot taak hebben bepaalde kwesties voor een latere zitting voor te bereiden.

Elke Subcommissie wijst een Voorzitter, een Ondervoorzitter en, zo zulks nodig blijkt, een Verslaggever aan. Voor het overige zijn de bepalingen van artikelen 1 tot 5 en 8 tot 10 bij analogie van toepassing op de Subcommissies.

ANNEXE VII.
(Art. 59, § 1.)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS
DES PARTICULIERS (R.I.P.).**

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

BIJLAGE VII.
(Art. 59, § 1.)

**INTERNATIONAAL REGLEMENT
VOOR HET VERVOER VAN PARTICULIERE
WAGENS (R.I.P.).**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure.)

ANNEXE VIII.
(Art. 59, § 2.)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT
LE TRANSPORT DES CONTAINERS (R.I.Co.).**

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

BIJLAGE VIII.
(Art. 59, § 2.)

**INTERNATIONAAL REGLEMENT
VOOR HET VERVOER VAN CONTAINERS (R.I.Co.).**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure.)

ANNEXE IX.
(Art. 59, § 3.)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT
LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (R.I.Ex.).**

§ 1. Ne sont considérées 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 présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que pour autant que ce mode de transport soit expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

BIJLAGE IX.
(Art. 59, § 3.)

**INTERNATIONAAL REGLEMENT
BETREFFENDE
HET VERVOER VAN EXPRESGOED (R.I.Ex.).**

§ 1. Als expresgoed worden slechts die goederen aangemerkt, welke op de voorwaarden van een internationaal tarief met grote snelheid worden vervoerd.

Ten vervoer als expresgoed mogen slechts goederen worden toegelaten, welke op normale wijze in de bagagewagen der reizigerstreinen kunnen geladen worden. Bij de tarieven kan hiervan worden afgeweken.

§ 2. De in artikel 3 van deze Overeenkomst genoemde goederen zijn van het vervoer uitgesloten. De in de Bijlage I tot de Overeenkomst genoemde stoffen en voorwerpen of die, waarop de krachtens de bepalingen van artikel 4, § 2, van de Overeenkomst getroffen bijzondere schikkingen betrekking hebben, worden slechts ten vervoer als expresgoed toegelaten voor zover deze vervoerwijze uitdrukkelijk door de genoemde Bijlage of door de bedoelde schikkingen is vastgesteld. Bij de tarieven wordt bepaald, of ook andere goederen van het vervoer worden uitgesloten of onder bepaalde voorwaarden mogen worden toegelaten.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou 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 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 tous cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention 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, 33 et 37 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celle des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

§ 3. Expresgoed mag met een ander vervoerdocument dan de in artikel 6, § 1, van deze Overeenkomst bedoelde vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden. Het te bezigen formulier en de gegevens, die er op moeten of mogen worden 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 de afzender en van de geadresseerde;
- c) het aantal der colli; de omschrijving van de verpakking en de vermelding van de aard der goederen;
- d) de vermelding van de voor de vervulling der douane- en andere ambtelijke formaliteiten bijgevoegde stukken.

§ 4. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de of door hem zelf of volgens zijn aanwijzingen door de 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 die welke voor de zendingen ijlgood gelden.

§ 6. Bij de tarieven mogen ook andere dan de hiervoren genoemde afwijkingen van de bepalingen van deze Overeenkomst worden toegestaan, van de bepalingen der artikelen 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 en 37 tot en met 46 van voormelde Overeenkomst mag er echter niet worden afgeweken.

Voor zover vorenstaande bepalingen en tariefbepalingen niet daarmede in tegenspraak zijn, zijn de bepalingen van deze Overeenkomst op het vervoer van expresgoed van toepassing.

ANNEXE X.

(Art. 60.)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE.

Article premier.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Art. 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral

BIJLAGE X.

(Art. 60.)

SCHEIDSRECHTERLIJK REGLEMENT.

Eerste artikel.

Aantal scheidsrechters.

De scheidsgerichten die samengesteld worden om kennis te nemen van andere geschillen dan die welke tussen Staten oprijzen, zullen bestaan uit één, drie of vijf scheidsrechter(s), al naar in het compromis is bepaald.

Art. 2.

Keuze der scheidsrechters.

§ 1. Er wordt vooraf een lijst van scheidsrechters opgemaakt. Elke Verdragsluitende Staat mag ten hoogste twee van zijn onderdanen, gespecialiseerd in internationaal transportrecht, aanwijzen voor inschrijving op de lijst van scheidsrechters die door de Zwitserse Regering opgemaakt en bijgehouden wordt.

§ 2. Vergt het compromis slechts één scheidsrechter, dan wordt deze in gemeen overleg door de partijen gekozen.

Vergt het compromis drie of vijf scheidsrechters, dan kiest elke partij één of twee scheidsrechters, al naar het geval.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidsrechters wijzen, in gemeen overleg, de derde of de vijfde scheidsrechter aan al naar het geval, die het scheidsgerecht voorziet.

Zijn de partijen het niet eens over de keuze van de enige scheidsrechter of zijn de door de partijen gekozen scheidsrechters het niet eens over de aanwijzing van de derde of de vijfde scheidsrechter, al

est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

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

Art. 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Art. 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

- a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Art. 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Art. 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

naar het geval, dan wordt aan het scheidsgerecht één scheidsrechter toegevoegd die, op verzoek van het Centraal Bureau, door de Voorzitter van de Zwitserse Bondsrechtbank wordt aangewezen.

Het scheidsgerecht is samengesteld uit personen die voorkomen op de in § 1 bedoelde lijst. Mocht het compromis vijf scheidsrechters vergen, dan mag elke partij echter een scheidsrechter kiezen die niet op de lijst voorkomt.

§ 3. De enige scheidsrechter, de derde of de vijfde scheidsrechter moet van een andere nationaliteit zijn dan de partijen.

De tussenkomsst van een derde partij in het geschil blijft zonder invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Art. 3.

Compromis.

De partijen die een beroep doen op het scheidsgerecht, sluiten een compromis waarin onder meer zijn bepaald :

- a) het voorwerp van het geschil, zo nauwkeurig en zo duidelijk mogelijk omschreven;
- b) de samenstelling van het gerecht en de termijnen waarover men beschikt om de scheidsrechter(s) te benoemen;
- c) de plaats waar het gerecht zetelt.

Voor het begin van de scheidsrechterlijke rechtspleging moet het compromis aan het Centraal Bureau medegedeeld worden.

Art. 4.

Rechtspleging.

Het scheidsgerecht beslist zelf over de rechtspleging die zal worden gevolgd en houdt daarbij o.m. rekening met volgende bepalingen :

- a) het scheidsgerecht onderzoekt en beoordeelt de aanhangig gemaakte zaken, op grond van de elementen die door de partijen zijn verstrekt, zonder daarbij, wanneer het recht moet spreken, gebonden te zijn door de interpretaties van de partijen;
- b) het mag niet meer of iets anders verlenen dan de conclusiën van de eiser, noch minder dan wat de verweerder heeft erkend als zijnde verschuldigd;
- c) de scheidsrechterlijke beslissing wordt, behoorlijk gemotiveerd, opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen betekend;
- d) behoudens andersluidende bepaling van dwingend recht van de plaats waar het scheidsgerecht zetelt, is de scheidsrechterlijke beslissing niet voor beroep vatbaar, met uitzondering evenwel voor de herziening of de nietigheid.

Art. 5.

Griffie.

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

Art. 6.

Kosten.

De scheidsrechterlijke beslissing bepaalt de kosten en uitgaven, met inbegrip van de erelonen der scheidsrechters, en beslist door welke partij ze betaald of in welke verhouding ze over de partijen verdeeld moeten worden.

CONVENTION INTERNATIONALE
CONCERNANT
LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES
PAR CHEMINS DE FER (C.I.V.)
ET ANNEXES,
SIGNÉES A BERNE, LE 25 OCTOBRE 1952.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST
BETREFFENDE
HET VERVOER VAN REIZIGERS EN BAGAGE
PER SPOORWEG (C.I.V.)
EN BIJLAGEN,
ONDERTEKEND OP 25 OCTOBER 1952, TE BERN.
(Vertaling)

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES
PAR CHEMINS DE FER (C.I.V.).

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu la nécessité de reviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, 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 :

TITRE PREMIER.

OBJET DE PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport 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.

§ 2. Les transports dont la gare ⁽¹⁾ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'Etat de départ :

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement 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 exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Art. 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1. Peuvent être inscrits 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 dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST

betreffende

HET VERVOER VAN REIZIGERS EN BAGAGE
PER SPOORWEG (C.I.V.).

DE ONDERGETEKENDE GEVOLMACHTIGDEN,

de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 23 November 1933 te Rome ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg te herzien, overeenkomstig artikel 60 van die Overeenkomst, hebben besloten daartoe een nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeen gekomen :

TITEL EEN.

DOEL EN DRAAGWIJDTE VAN DE OVEREENKOMST.

Artikel. 1.

Spoorwegen en vervoer, waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. Deze Overeenkomst is, behoudens de bij volgende paragrafen voorziene uitzonderingen, 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 opgestelde lijst zijn vermeld.

§ 2. Het vervoer, waarvan het station ⁽¹⁾ van vertrek en het station van aankomst gelegen zijn op het grondgebied van een zelfde Staat en dat het grondgebied van een andere Staat slechts transiteert, is, behoudens de toepassing van artikel 28, § 1, onderworpen aan het recht van de Staat van vertrek :

a) wanneer de lijnen waarover het transitvervoer plaats heeft, uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen, waarover het transitvervoer plaats heeft niet uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek, indien de betrokken spoorwegen bijzondere overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke dit vervoer niet als internationaal wordt aangemerkt.

§ 3. Het vervoer tussen stations van twee aangrenzende Staten, dat geschiedt over lijnen die uitsluitend geëxploiteerd worden door spoorwegen van een dezer Staten, is onderworpen aan het recht van de Staat waarvan de spoorwegen afhangen die de voor het vervoer gebruikte lijnen exploiteren, zo de wetten en reglementen van elk der betrokken Staten zich hiertegen niet verzetten.

§ 4. De tarieven geven de relaties aan waarin internationale vervoerbewijzen worden afgegeven.

Art. 2.

Bepalingen betreffende gemengd vervoer.

§ 1. Behalve spoorwegen kunnen in de in artikel 1 bedoelde lijst ook geregelde automobioldiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven, voor zover 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 voortvloeien. Deze afwijkingen mogen evenwel geen inbreuk maken op de bepalingen van deze Overeenkomst omtrent de aansprakelijkheid.

(1) Onder « station » verstaat men eveneens de havens van de scheepvaartdiensten en alle instellingen van de automobioldiensten die ten aanzien van de uitvoering van het vervoercontract open staan voor het publiek.

§ 3. Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations 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, 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.

Art. 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que :

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transports;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doit excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les notifiera aux autres Etats.

§ 3. Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Transport des voyageurs.

Art. 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Art. 5.

Billets.

§ 1. Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ .

§ 2. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets :

- a) l'indication des gares 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. Elke Staat, die een der in § 1 bedoelde lijnen in de lijst wenst 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 zowel van de spoorwegen als van andere dan in de § 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 afwijkend rechtsregime wordt toegepast. Zij mogen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan bij deze Overeenkomst is voorzien.

Art. 3.

Verplichting van de spoorweg om te vervoeren.

§ 1. De spoorweg moet alle reizigers of bagage vervoeren overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst, mits :

- a) de reiziger zich aan de bepalingen van deze Overeenkomst en van het internationaal tarief onderwerpt;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk is;
- c) het vervoer niet wordt belet door omstandigheden welke de spoorweg niet vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. Indien het openbaar belang of dwingende redenen van de exploitatie zulks nodig maken, kan het bevoegd gezag beslissen dat de dienst geheel of gedeeltelijk zal worden geschorst.

Deze maatregelen moeten onverwijld ter kennis worden gebracht van het publiek en de spoorwegen, waarbij deze dan de spoorwegen van de andere Staten, met het oog op de publicatie ervan, moeten inlichten.

Indien blijkt dat de maatregelen langer dan een maand dienen toegepast, moet zulks worden medegedeeld aan het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer dat de andere Staten hiervan in kennis zal stellen.

§ 3. Elke overtreding door de spoorweg van de bepalingen van dit artikel kan grond opleveren tot het instellen van een vordering tot vergoeding van de daardoor ontstane schade.

TITEL II.

VERVOERCONTRACT.

HOOFDSTUK I.

Vervoer van reizigers.

Art. 4.

Recht op vervoer.

Behoudens bij de tarieven voorziene uitzonderingen, moet de reiziger zich bij de aanvang van zijn reis van een geldig vervoerbewijs voorzien; hij is verplicht het gedurende de gehele reis te bewaren, het aan ieder met de controle belaste beambten op aanvraag te tonen en het bij het einde van de reis af te geven.

Art. 5.

Plaatsbewijzen.

§ 1. De plaatsbewijzen die voor een onder deze Overeenkomst vallend internationaal vervoer worden afgegeven, moeten het teken Φ 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 de trein en de rijtuigklasse;
- d) de vrachtprijs;
- e) de dag waarop de geldigheid aanvangt;
- f) de geldigheidsduur.

§ 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) constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

§ 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.

§ 6. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Art. 6.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix 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, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et 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.

§ 3. Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux §§ 1 et 2.

Art. 7.

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 km., 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billets d'aller et retour :

par fraction indivisible de 50 km., 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.

Art. 8.

Attribution et location des places.

§ 1. Le voyageur peut 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 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.

§ 3. De tarieven of de tussen 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) worden als een enkel vervoerbewijs in de zin van deze Overeenkomst aangemerkt.

Hetzelfde geldt voor de couponboekjes die op grond van een internationaal tarief worden afgeleverd.

§ 5. Een plaatsbewijs is niet overdraagbaar, behalve uitzondering voorzien in de tarieven, tenzij het niet op naam staat en de reis nog niet is aangevangen.

§ 6. De reiziger moet bij de inontvangstneming van het plaatsbewijs nagaan of het overeenkomstig zijn aanwijzingen is opgemaakt.

Art. 6.

Vrachtvermindering voor kinderen.

§ 1. Kinderen, jonger dan vier jaar, voor welke geen afzonderlijke plaats verlangd wordt, worden kosteloos vervoerd.

§ 2. Kinderen die de leeftijd van vier, doch die van tien jaar niet bereikt hebben en jongere kinderen, voor welke een afzonderlijke plaats verlangd wordt, worden tegen verlaagde prijzen vervoerd, welke, behoudens de toeslagen die voor het gebruik van bepaalde rijtuigen of treinen worden geheven en de afronding der bedragen volgens de bepalingen van de 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.

§ 3. Bij de tarieven kunnen hogere leeftijdsgrenzen worden vastgesteld dan die welke bij §§ 1 en 2 zijn aangegeven.

Art. 7.

Geldigheidsduur der plaatsbewijzen.

§ 1. De geldigheidsduur der plaatsbewijzen moet bij de tarieven bepaald worden.

§ 2. Die geldigheidsduur moet ten minste bedragen :

Voor enkele-reisbiljetten :

per ondeelbare eenheid van 100 km., 1 dag.

De geldigheidsduur der biljetten mag nochtans niet korter zijn dan 2 dagen.

Voor retourkaarten :

per ondeelbare eenheid van 50 km., 1 dag.

De geldigheidsduur der biljetten mag nochtans niet korter zijn dan 4 dagen.

§ 3. Bijzondere plaatsbewijzen tegen verlaagde prijzen kunnen een andere geldigheidsduur hebben.

§ 4. De eerste dag van geldigheid van het plaatsbewijs wordt bij de berekening van de geldigheidsduur voor een volle dag aangemerkt. Binnen de geldigheidsduur van zijn biljet mag de reiziger zijn reis op een willekeurige dag aanvangen; hij moet, behoudens in de tarieven voorziene uitzonderingen, de reis uiterlijk volbracht hebben met een trein, die op de laatste dag der geldigheid volgens de dienstregeling uiterlijk om 24 uur op het station van bestemming aankomt.

Art. 8.

Aanwijzing en bespreking van plaatsen.

§ 1. De reiziger mag, zowel voor zichzelf als voor de andere met hem reizende personen, wier plaatsbewijs hij tonen kan, een nog onbezette plaats beleggen. De reiziger, die zijn plaats verlaat, zonder deze op duidelijk zichtbare wijze te hebben belegd, verliest zijn aanspraak daarop.

Overigens wordt de aanwijzing der plaatsen geregeld overeenkomstig de voor elke spoorweg geldende voorschriften.

§ 2. Bij de tarieven of de dienstregelingen wordt bepaald of, en onder welke voorwaarden, plaatsen voor bepaalde treinen kunnen worden besproken.

Art. 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Art. 10.

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.

Art. 11.

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; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 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 gare autre que la gare destinataire.

Art. 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

§ 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 conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé 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 gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladie contagieuses est régi par les Conventions et Règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Art. 13.

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,

Art. 9.

Onderbreking van de reis op stations onderweg.

§ 1. De reiziger mag de reis zo vaak hij wil en zonder formaliteiten onderweg onderbreken, behoudens bij de tarieven voorziene uitzonderingen.

§ 2. Maakt de reiziger gebruik van het recht om zijn reis op stations onderweg te onderbreken, dan wordt daardoor de bij de tarieven vastgestelde geldigheidsduur niet verlengd.

§ 3. Onderbreekt een reiziger zijn reis, dan mag hij die slechts voortzetten van het station af, waar de onderbreking plaats vond, of van een op dezelfde reisweg dichter bij het station van eindbestemming gelegen station.

Art. 10.

Verwisselen van klasse of van trein.

Onder de voorwaarden, bij de tarieven vastgesteld, en tegen betaling van de verschuldigde 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.

Art. 11.

Reizigers, niet voorzien van een geldig plaatsbewijs.

§ 1. De reiziger, die geen geldig plaatsbewijs kan tonen, is verplicht een toeslag te betalen boven de vracht; die toeslag wordt berekend volgens de reglementen van de spoorweg op welke de betaling van de toeslag gevorderd wordt.

§ 2. Plaatsbewijzen, welke op ongeoorloofde wijze veranderd zijn, worden als ongeldig aangemerkt en door het dienstpersoneel ingetrokken.

§ 3. De reiziger, die weigert de vrachtprijs of de 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.

Art. 12.

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 beschoonen toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die de wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van hun plaatskaart, noch op die welke 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 hun medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een gehele afdeling 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 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 aangetast door besmettelijke ziekten, wordt beheerst door Internationale Overeenkomsten en Reglementen of, bij gebreke daarvan door de wetten en reglementen in iedere Staat van kracht.

Art. 13.

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 de openbare dienst een vuurwapen dragen, alsook jagers en schutters, munitie medenemen, indien daarbij de kleinste maximumhoeveelheid 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 rijtuigafdelingen reizen, mogen geladen vuurwapenen medenemen.

§ 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 résultant des infractions aux dispositions du § 1.

Art. 14.

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 ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. 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. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, 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 le prix de transport doit être payé.

§ 3. La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Art. 15.

Trains. Horaires.

§ 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 gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Art. 16.

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 gare 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 sa 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.

§ 2. De beamtten van de spoorweg hebben het recht zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de 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, voortvloeiende uit de inbreuk op de bepalingen van § 1.

Art. 14.

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 of andere ambtelijke voorschriften zulks toelaten en deze voorwerpen geen schade kunnen aanrichten. Iedere reiziger heeft voor zijn handbagage slechts de beschikking over de ruimte boven en onder zijn zitplaats. Deze regel is bij analogie van toepassing wanneer de rijtuigen van een bijzonder type zijn.

§ 2. Levende dieren mogen niet in de rijtuigen medegenomen worden. Evenwel worden kleine dieren, gesloten in kooien, kisten, korven of andere doeltreffende verpakkingen, kleine honden ook zonder verpakking, toegelaten mits bedoelde dieren de reizigers door hun reuk, hun geluid of op eender welke andere wijze niet kunnen hinderen, de politievoorschriften der onderscheidene Staten zulks toelaten, geen der reizigers daartegen bezwaar maakt en deze dieren op de schoot gedragen 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 in de rijtuigen medenemen, moeten door hen zelf bewaakt worden.

De reiziger is verantwoordelijk voor alle schade veroorzaakt door de handbagage of de dieren welke hij in het rijtuig meeneemt, tenzij hij bewijst dat de schade door de schuld van de spoorweg is veroorzaakt.

Art. 15.

Treinen. Dienstregelingen.

§ 1. Voor het vervoer zijn aangewezen de regelmatig lopende treinen, in de dienstregelingen vermeld, en de naar behoefte ingeleide 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, de voorwaarden waaronder de reizigers worden toegelaten en de vertrekuren der treinen; voor de meer belangrijke overgangsstations en voor de eindstations moeten daarop tevens de uren van aankomst, alsook de voornaamste aansluitingen zijn vermeld.

Art. 16.

Gemiste aansluitingen. Uitvallen van treinen.

Wanneer ten gevolge van vertraging van een trein de aansluiting op een andere trein wordt gemist, of wanneer een trein op het geheel of een gedeelte van zijn traject is uitgevallen en de reiziger zijn reis wenst voort te zetten, is de spoorweg gehouden om hem met zijn bagage, voor zover dit mogelijk is, doch zonder heffing van enige toeslag, door te voeren met een trein welke over dezelfde lijn of over een andere reisweg van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar dezelfde bestemming voert en welke het de reiziger mogelijk maakt met minder vertraging zijn bestemming te bereiken. De stationschef moet zo nodig op het plaatsbewijs aantekenen, dat de aansluiting gemist of de trein uitgevallen is, voor zoveel nodig de geldigheidsduur verlengen en het plaatsbewijs voor de nieuwe reisweg voor een hogere klasse of voor een hoger getarifierde 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.

Art. 17.

Définition des bagages.

§ 1. Sont considérés comme bagages des objets 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 sans emballage, si l'usage est de les transporter à nu :

- 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;
- 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 m. de longueur, et les outils de travail à main;
- g) les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;
- h) les engins de sport;
- i) les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux §§ 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Art. 18.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et de son Annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'Annexe I à la C.I.M., ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Art. 19.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages.
Surtaxes.

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des

HOOFDSTUK II.

Vervoer van bagage.

Art. 17.

Omschrijving van de goederen,
welke als bagage worden aangemerkt.

§ 1. Als bagage worden aangemerkt de voorwerpen die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakkingsmiddelen.

§ 2. Bovendien worden ten vervoer als bagage toegelaten, zelfs onverpakt indien ze gewoonlijk onbedekt worden vervoerd :

- 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;
- e) toneelbenodigdheden, mits hun gesteldheid, omvang en gewicht toelaten ze snel te laden en in de bagagewagens te plaatsen;
- f) landmeetinstrumenten, niet langer dan 4 m., en handwerkgereedschap;
- g) beroepsinstrumenten in het algemeen, gebruikte draagbare schrijfinstrumenten, rekenmachines, boeken, zaakpapieren en bescheiden.
- h) sportartikelen;
- i) rijwielen, met of zonder hulpmotor, motorrijwielen zonder zijspan, mits zij van niet blijvend bevestigd toebehoren zijn ontdaan.

De reservoirs van motorvoertuigen mogen benzine bevatten. De reiziger moet de kraan dichtdraaien die zich eventueel tussen het reservoir en de motor bevindt. De stevig aan het voertuig bevestigde hulpreservoirs mogen eveneens benzine bevatten, mits ze afgesloten zijn. De motorrijwielen waarvan de reservoirs benzine bevatten, moeten recht op hun wielen geladen en tegen omvallen gevrijwaard worden.

§ 3. In de tarieven kunnen de hoeveelheid, de omvang en het gewicht van de in § 2 aangeduide, ten vervoer als bagage toegelaten voorwerpen worden beperkt en de omstandigheden worden vastgesteld waarin de hulp van de reiziger voor het laden, overladen en lossen kan ingeroepen worden.

Bij de tarieven kan onder bepaalde voorwaarden het vervoer als bagage worden toegestaan van andere voorwerpen (bij voorbeeld de motorrijwielen met zijspan en de automobielen) en van dieren opgesloten in kooien die voldoende waarborg bieden.

§ 4. Zo de bij §§ 1 en 2 bedoelde voorwerpen bestemd zijn voor verkoop, kunnen ze bij de tarieven van het vervoer als bagage uitgesloten worden.

Art. 18.

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

De voorwerpen die, krachtens de bepalingen van de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en haar Bijlage I, van het goederenvervoer zijn uitgesloten of voorwaardelijk zijn toegelaten, zijn van het vervoer als bagage uitgesloten.

De stoffen en voorwerpen die krachtens Bijlage I tot de C.I.M. tot het goederenvervoer zijn toegelaten, en als expresgoed mogen vervoerd worden, zijn evenwel niet van het vervoer als bagage uitgesloten.

Art. 19.

Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage.
Boeten.

§ 1. De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van artikelen 17 en 18; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. Indien de wetten of reglementen van de Staat op wiens grondgebied het feit zich voordoet, zulks toelaten, heeft de spoorweg het recht om, bij ernstig vermoeden van overtreding, te onderzoeken, of

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 lois ou règlements 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 des articles 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages :

a) à raison de 3 francs, avec un minimum de perception de 6 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.);

b) à raison de 2 francs, avec un minimum de perception de 4 francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

Art. 20.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant 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 d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

§ 3. Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Art. 21.

Enregistrement et transport 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 gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare 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 gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, 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 lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'Annexe I à la présente Convention.

de l'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 geen andere wetten of reglementen in de Staat, waar het onderzoek plaats heeft, gelden, dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet met de spoorweg in betrekking staande getuigen geschieden. Wanneer overtreding wordt vastgesteld, moeten de door het onderzoek veroorzaakte kosten door de houder van het bagagebiljet worden betaald.

§ 3. Bij overtreding van de bepalingen van artikelen 17 en 18 moet de houder van het bagagebiljet onverminderd zijn eventuele verplichting om het vrachtverschil bij te betalen, een boete voldoen en de schade vergoeden.

De boete moet voor elk kilogram bruto der van het vervoer als bagage uitgesloten voorwerpen betaald worden en bedraagt :

a) drie frank, met een minste heffing van 6 frank wanneer die voorwerpen stoffen bevatten, welke krachtens Bijlage I tot de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenverkeer per spoorweg (C.I.M.) van het goederenvervoer zijn uitgesloten.

b) twee frank, met een minste heffing van 4 frank, in al de andere gevallen van overtreding der bepalingen van artikelen 17 en 18.

Art. 20.

Verpakking en toestand der bagage.

§ 1. Bagage die in onvoldoende toestand verkeert, die onvoldoende is ingepakt of welke duidelijke sporen van beschadiging toont, mag de spoorweg weigeren. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan kan de spoorweg een gepaste aantekening inschrijven op het bagagebiljet. Het in ontvangst nemen door de reiziger van het van zulk een aantekening voorzien bagagebiljet wordt beschouwd als het bewijs, dat hij de juistheid van die aantekening heeft erkend.

§ 2. De colli moeten op voldoende houdbare wijze de naam en het adres van de reiziger en van het station van bestemming dragen.

§ 3. Oude etiketten, adressen of andere aanduidingen, op vroeger vervoer betrekking hebbend, moeten door de reiziger verwijderd of onleesbaar gemaakt worden.

Art. 21.

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 geldig zijn over de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg.

Is het plaatsbewijs over verschillende reiswegen geldig of wordt de plaats van bestemming door meer dan een station bediend, dan moet de reiziger de 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 de reiziger.

In de tarieven wordt bepaald of en in hoever bagage over een andere dan de 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 de reiziger die zijn bagage begeleidt, ook voor de afzender van bagage die zonder vertoon van plaatsbewijzen ten vervoer wordt aangeboden.

Voor zover zulks krachtens de tarieven mogelijk is, mag de reiziger binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs zijn bagage of rechtstreeks voor het gehele traject van het station van vertrek tot dat van aankomst, of voor willekeurige gedeelten van het gehele traject doen inschrijven, mits van geen enkel trajectgedeelte meer dan éénmaal gebruik wordt gemaakt.

§ 2. Bij de inschrijving van bagage wordt aan de 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 zijn opgaven is ingevuld. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. Overigens, gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de wetten en reglementen, welke voor het station van vertrek van kracht zijn.

§ 4. Bagagebiljetten in internationaal verkeer moeten worden opgesteld overeenkomstig een formulier naar het model van Bijlage I tot deze Overeenkomst.

§ 5. Le bulletin de bagages doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

- a) l'indication des gares 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;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais éventuels;
- g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

§ 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 l'enregistrement des cycles, engins de sport, fauteuils pour malades et voitures d'enfants.

§ 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 premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

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 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.

Art. 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21, § 5, lettre g.

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

§ 2. Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 km. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Art. 23.

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 service de livraison de la gare destinataire, la délivrance 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 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 gare 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 ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 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 welke de bagage ter inschrijving aangeboden is;
- d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;
- e) het aantal en het gewicht der colli;
- f) het bedrag van de bagagevracht en van andere mogelijke kosten;
- g) zo nodig, het in cijfers en letters uitgedrukt bedrag van de som die, overeenkomstig artikel 22, als belang bij de aflevering is aangegeven.

§ 6. De tarieven op de tussen de spoorwegen getroffen schikkingen bepalen de taal, waarin de bagagebiljetten moeten gedrukt en ingevuld worden.

§ 7. Voor de inschrijving van rijwielen, sportartikelen, ziekenstoelen en kinderwagens kunnen in de tarieven bijzondere bepalingen worden opgenomen.

§ 8. De reiziger kan met inachtneming van de voor het station van vertrek geldende bepalingen, de trein aanwijzen, waarmede zijn bagage verzonden moet worden. Maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt zij met de eerstvolgende geschikte trein verzonden.

Moet de bagage op een overgangsstation worden overgeladen, dan moet zij worden doorgezonden met de eerste trein die, onder de bij de nationale reglementen vastgestelde voorwaarden, de normale bagagedienst moet verzekeren.

De verzending van bagage kan op de vorenomschreven wijze alleen plaats vinden, indien de vervulling van de douane 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.

Art. 22.

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 zoals bij artikel 21, § 5, letter g is aangegeven.

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munt van de Staat van vertrek of in elke andere munt die bij de tarieven zou vastgesteld zijn.

§ 2. Er wordt een premie geheven van een tiende per duizend van de aangegeven som voor elke 10 km. of gedeelte daarvan. De minste heffing wordt op 1 frank per zending gesteld.

Deze premie en deze minste heffing kunnen bij de tarieven verlaagd worden.

Art. 23.

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 bij de afleveringsdienst van het station van bestemming te vorderen, zodra, na aankomst van de trein, waarmede de bagage had moeten worden vervoerd, de tijd verstreken is, vereist voor het ter beschikking stellen, zo nodig, voor de vervulling van de douane 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 de 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 de houder van het bagagebiljet gedaan verzoek, als de omstandigheden het veroorloven en de douane en andere ambtelijke voorschriften zich daartegen niet verzetten, de bagage op het station van vertrek terugggegeven, of op een station onderweg afgeleverd worden tegen afgifte van het bagagebiljet, en, indien het tarief dit eist op vertoon bovendien van het plaatsbewijs.

§ 5. Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. 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 un dommage allégué.

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7. Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages.

Art. 24.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et 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. La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

§ 3. Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut 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.

§ 4. Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Art. 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes 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 lois et 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.

Art. 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé, pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est, pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous :

§ 2. Sont expressément visés les cas suivants :

- a) le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;
- b) le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;

§ 5. De houder van het biljet aan wie onder de hierboven in § 2 genoemde omstandigheden de bagage niet is afgeleverd, kan eisen dat op het bagagebiljet dag en uur worden vermeld, waarop hij de aflevering heeft gevorderd.

§ 6. De reiziger kan de inontvangstneming van de bagage weigeren, zolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling van een door hem beweerde schade.

Eventueel voorbehoud dat bij de inontvangstneming van de bagage wordt gemaakt, blijft zonder gevolg, indien het niet door de spoorweg wordt aanvaard.

§ 7. Overigens gelden voor de afleveringsverrichtingen de wetten en reglementen die op de met aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

HOOFDSTUK III.

Gemeenschappelijke bepalingen voor reizigers en bagage.

Art. 24.

Tarieven. Verbod van bijzondere overeenkomsten.

§ 1. De door de spoorwegen opgemaakte internationale tarieven moeten alle bijzondere voorwaarden bevatten die voor het vervoer gelden, alsook alle gegevens, nodig voor de berekening van de vrachtprijzen en de bijkomende kosten, en zo nodig de voorwaarden behelzen, waaronder met de wisselkoers rekening zal worden gehouden.

§ 2. De tarieven behoeven slechts in die Staten te worden gepubliceerd, waarvan de spoorwegen als spoorwegen van vertrek en van aankomst daarbij betrokken zijn. De tarieven en hun wijzigingen treden in werking op de datum, bij de publicatie vermeld. De tariefverhogingen en andere bepalingen waardoor de bij deze tarieven voorziene vervoer voorwaarden verzwaard mochten worden treden ten vroegste zes dagen na hun publicatie in werking.

§ 3. Op elk voor het internationaal verkeer geopend station kan de reiziger inzage nemen van de tarieven of uittreksels daarvan, waarin de prijzen der internationale plaatsbewijzen, welke aldaar verkrijgbaar zijn, alsmede de bijhorende vrachtprijzen voorkomen.

§ 4. De tarieven moeten voor alle belanghebbenden op dezelfde wijze worden toegepast.

Elke bijzondere overeenkomst, strekkende om een verlaging op de tariefprijzen te verlenen, is uitdrukkelijk verboden en van rechtswege nietig.

Evenwel mogen vrachtverlagingen worden verleend, welke behoorlijk gepubliceerd zijn en gelijkelijk voor eenieder onder dezelfde voorwaarden gelden, alsook die, welke worden verleend of voor de dienst van de spoorweg, of voor de dienst van het openbare gezag, of ten bate van doeleinden van weldadigheid, van opvoeding of van onderwijs.

Art. 25.

Douane en andere ambtelijke formaliteiten.

De reiziger moet zich onderwerpen aan de douane en andere ambtelijke voorschriften, zowel wat zijn persoon als wat het onderzoek van zijn bagage en handbagage betreft. Hij moet dat onderzoek, behoudens de uitzonderingen bij de wetten en reglementen toegestaan, bijwonen. De spoorweg aanvaardt tegenover de reiziger generlei verantwoordelijkheid voor het geval, dat deze met die verplichtingen geen rekening mocht houden.

Art. 26.

Terugbetalingen en bijkomende betalingen.

§ 1. Wanneer een reiziger voor het geheel of een gedeelte van het traject de terugbetaling heeft gevraagd van het geheel of een gedeelte van de prijs die hij voor zijn plaatsbewijs heeft betaald, geschiedt de terugbetaling in de hieronder opgesomde gevallen, tegen onderstaande voorwaarden :

§ 2. Volgende gevallen zijn uitdrukkelijk bedoeld :

- a) het plaatsbewijs werd niet gebruikt door toedoen van de reiziger;
- b) het plaatsbewijs werd niet gebruikt daar de reiziger ten gevolge van de vertraging of het uitvallen van een trein of de onderbreking van de dienst, verhinderd werd zijn reis aan te vangen;

c) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;

d) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;

e) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;

f) le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3. Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au § 2, lettres b et e.

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

§ 5. Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au § 2, lettres a, b, d et e, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au § 2, lettre f, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 6. Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets.

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10 % avec minimum de 50 centimes et maximum de 3 francs par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette décision n'est toutefois pas opérante lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au § 2, lettres b et e.

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au § 2:

— s'il s'agit des lettres a et b, le prix payé;

— s'il s'agit des lettres c, d et e, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal;

— s'il s'agit de la lettre f, la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 7. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 50 centimes par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable 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.

§ 10. En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

c) het plaatsbewijs werd slechts op een gedeelte van het traject gebruikt ten gevolge van overlijden, ziekte of een aan de reiziger overkomen ongeval, of om andere gebiedende redenen;

d) het plaatsbewijs werd slechts op een gedeelte van het traject gebruikt, doordat de reiziger in een tussenstation verklaarde van het overige traject af te zien;

e) het plaatsbewijs werd slechts op een gedeelte van het traject gebruikt daar de reiziger ten gevolge van het missen van aansluiting, door de vertraging of het uitvallen van een trein of de onderbreking van de dienst verhinderd werd zijn reis voort te zetten;

f) het plaatsbewijs werd, ten gevolge van plaatsgebrek, in de klasse waarvoor het werd afgeleverd, op het geheel of een gedeelte van het traject in een lagere klasse gebruikt.

§ 3. Voor plaatsbewijs tegen verminderde prijs wordt de terugbetaling beperkt tot de bij § 2, letters b en e voorziene gevallen.

De gewone retourbiljetten en de kinderkaarten tegen verminderd tarief, overeenkomstig artikel 6 verkrijgbaar gesteld, worden niet beschouwd als plaatsbewijzen tegen verminderde prijs in de zin van deze paragraaf.

§ 4. De spoorweg heeft het recht van de reiziger te vorderen dat, bij elke aanvraag om terugbetaling, alle nuttige bewijsstukken gevoegd worden.

§ 5. Terugbetaling mag slechts plaats vinden tegen voorlegging van het plaatsbewijs.

Voor de bij § 2, letters a, b, d en e voorziene gevallen, moet de reiziger bovendien een officieel bewijs voorleggen dat hem op zijn verzoek door het station van vertrek of door het betrokken station onderweg wordt afgeleverd.

Voor het bij § 2, letter f voorzien geval, moet de reiziger bovendien een officieel bewijs van de spoorweg voorleggen, waarbij wordt bevestigd dat hij op het beschouwd traject heeft plaats genomen in een afdeling van een lagere klasse dan die waartoe zijn plaatsbewijs hem recht gaf.

§ 6. Van de terugbetaling zijn uitgesloten de belastingen, de toelagen voor besproken plaatsen, het maakloon en de commissie voor de verkoop van de plaatsbewijzen.

Van het terug te betalen bedrag worden afgetrokken: een recht van 10 % met een minimum van 50 centiem en een maximum van 3 frank per plaatsbewijs alsmede eventueel de verzendingskosten.

Die aftrek vindt echter niet plaats, wanneer een ongebruikt gebleven plaatsbewijs op de dag van afgifte aan het bureau, dat het verstrekt heeft, wordt teruggegeven en ook niet in de bij § 2, letters b en e voorziene gevallen.

Rekening houdende met de toepassing van vorenstaande bepalingen van deze paragraaf, wordt volgens de bij § 2 bedoelde gevallen terugbetaald:

— in het geval van de letters a en b, de betaalde prijs;

— in het geval van de letters c, d en e, het verschil tussen de betaalde totaalprijs en de vrachtprijs voor het afgelegde traject, berekend op de grondslag van het normaal tarief;

— in het geval van letter f, het verschil tussen de door de reiziger betaalde prijs van het plaatsbewijs en de prijs die hij had moeten betalen indien hij plaatsbewijzen van de op elk der afgelegde trajecten gebruikte klasse had genomen.

§ 7. Wanneer een reiziger voor het geheel of een gedeelte van het traject de terugbetaling van de bagagevrachtprijs heeft gevraagd, geschiedt de terugbetaling tegen onderstaande voorwaarden:

Een recht van 50 centiem per biljet, en eventueel de belasting, worden steeds van de terug te betalen som afgetrokken.

Wanneer de bagage wordt teruggenomen voordat zij het station van afzending verlaten heeft, wordt de vracht terugbetaald; wordt zij op een station onderweg teruggenomen, dan moet de houder van het bagagebiljet hiertoe van dit station onderweg een bewijs bekomen dat bij de aanvraag om terugbetaling dient gevoegd.

§ 8. De tarieven mogen andere bepalingen dan vorenstaande behelzen, mits ze niet bezwarender voor de reiziger zijn.

§ 9. Elke aanvraag om terugbetaling, gegrond op de bepalingen van dit artikel, alsmede op die van artikel 12, is onontvankelijk als zij niet binnen een termijn van zes maanden bij de spoorweg is ingediend, welke termijn voor plaatsbewijzen bij het verstrijken der geldigheid en voor bagagebiljetten op de dag van afgifte begint te lopen.

§ 10. In geval van onjuiste tarieftoepassing of van vergissing in de berekening van de vervoer- en andere kosten, moet het te veel geïnde bedrag door de spoorweg terugbetaald en het te weinig geïnde bedrag door de reiziger gestort worden.

§ 11. Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 50 centimes pour chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

§ 12. Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

Art. 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les gares par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.

RESPONSABILITÉ. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Responsabilité.

Art. 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, 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 de l'article 14, § 3, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Art. 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 assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Art. 30.

Étendue de la responsabilité.

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

§ 11. Het door de spoorweg vastgestelde te veel geïnde bedrag moet zo mogelijk amtsshalve ter kennis van de belanghebbende gebracht worden, wanneer het 50 centiemen per plaatsbewijs of bagagebewijs te boven gaat, terwijl de vereffening zo spoedig mogelijk op kosten van de reiziger dient te geschieden.

§ 12. De officiële wisselkoers van de dag waarop de vervoerprijs werd geïnd, wordt toegepast voor de berekening van het door de spoorweg terug te betalen te veel geïnde bedrag of het door de reiziger te storten te weinig geïnde bedrag; indien de betaling in een andere munt dan die van de inning geschiedt, wordt de wisselkoers van de dag der betaling toegepast.

§ 13. In alle niet bij dit artikel voorziene gevallen en bij ontbreken van bijzondere overeenkomsten tussen de spoorwegen zijn de op de plaats van vertrek geldende wetten en reglementen van toepassing.

Art. 27.

Onenigheden.

Onenigheden tussen de reizigers onderling of tussen deze en de beambten, worden voorlopig beslist op de stations door de dienstdoende stationschef en onderweg door de chef van de trein.

TITEL III.

AANSPRAKELIJKHEID. UIT HET VERVOERCONTRACT VOORTSPRUITENDE RECHTSVORDERINGEN.

EERSTE HOOFDSTUK.

Aansprakelijkheid.

Art. 28.

Aansprakelijkheid voortvloeiende uit het vervoer van reizigers, handbagage en dieren.

§ 1. De aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding of alle andere schending van de lichamelijke gaafheid van een reiziger, alsook voor schade, veroorzaakt door de vertraging of het uitvallen van een trein, of door het missen van een aansluiting, blijft onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar het feit zich heeft voorgedaan. De volgende artikelen van deze titel zijn op die gevallen niet van toepassing.

§ 2. De spoorweg is, wat handbagage en dieren betreft, welke ingevolge artikel 14, § 3, door de reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade, welke door zijn schuld is veroorzaakt.

§ 3. Te dezer zake bestaat geen gemeenschappelijke aansprakelijkheid.

Art. 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 gehele traject tot aan de aflevering.

§ 2. Elke opvolgende spoorweg treedt, door het feit zelf van de overneming van de bagage, toe tot het vervoercontract en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen onverminderd het bepaalde in artikel 43, § 2, betreffende de spoorweg van bestemming.

Art. 30.

Omvang der aansprakelijkheid.

§ 1. De spoorweg is 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. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontslagen indien de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging veroorzaakt is door schuld van de reiziger, door een door deze laatste gegeven order welke niet aan de schuld van de spoorweg is te wijten, door eigen gebrek van de bagage of door omstandigheden welke de spoorweg niet vermijden en welker gevolgen hij niet verhelpen kon.

§ 3. Compte tenu de l'article 31, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Art. 31.

Charge de la preuve.

§ 1. La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Art. 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

§ 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 à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu 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.

Art. 33.

Montant de l'indemnité en cas de perte 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, restitués, le prix de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Art. 34.

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.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité des bagages 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.

§ 3. Rekening houdende met artikel 31, § 2, is de spoorweg van deze aansprakelijkheid ontslagen wanneer het verlies of de beschadiging voortspuit uit het bijzonder gevaar verbonden aan de bijzondere aard van de bagage, aan het gemis van verpakking of aan gebrekkige verpakking of uit het feit dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen toch als bagage werden verzonden.

Art. 31.

Bewijslast.

§ 1. De spoorweg moet bewijzen dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging door een der in artikel 30, § 2, bedoelde feiten is veroorzaakt.

§ 2. Indien de spoorweg aantoonst dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het verlies of de beschadiging door een of meer der in artikel 30, § 3, bedoelde bijzondere gevaren is kunnen ontstaan, wordt het verlies of de beschadiging vermoed daardoor te zijn ontstaan. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen dat de schade niet, geheel of gedeeltelijk, door een dezer gevaren is ontstaan.

Art. 32.

Vermoeden van verlies van bagage. Terugvinden van verloren bagage.

§ 1. De rechthebbende mag, zonder dat hij ander bewijs behoeft te leveren, een ontbrekend collo als verloren beschouwen, indien het niet werd afgeleverd binnen de veertien dagen na het verzoek om aflevering overeenkomstig artikel 23, § 2.

§ 2. Indien een als verloren beschouwd collo binnen het jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggezonden moet de spoorweg de rechthebbende daarvan op de hoogte brengen, indien zijn woonplaats gekend is of kan gevonden worden.

Binnen de termijn van dertig dagen na ontvangst van dat bericht kan de rechthebbende verlangen dat de bagage hem op een der stations van het traject worde afgeleverd, tegen betaling van de vervoerkosten van het station van vertrek tot aan dat, waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de ontvangen schadevergoeding, onder aftrek van de eventueel in die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens vertraging, overeenkomstig artikel 35 en eventueel artikel 36.

Indien het teruggevonden collo niet binnen de bedoelde termijn van dertig dagen wordt teruggevorderd of indien het collo meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, beschikt de spoorweg daarover overeenkomstig de wetten en reglementen van de Staat waartoe hij behoort.

Art. 33.

Bedrag der schadevergoeding bij verlies van bagage.

Wanneer krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van bagage door de spoorweg verschuldigd is, kan gevorderd worden :

a) indien het bedrag der schade bewezen wordt : een som gelijk aan dat bedrag, met een maximum van 40 frank per ontbrekend kilogram bruto;

b) wanneer het bedrag der schade niet bewezen wordt : een 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.

Art. 34.

Bedrag der schadevergoeding bij beschadiging van bagage.

Bij beschadiging van bagage moet de spoorweg het bedrag der daardoor ontstane waardeverminderingen betalen, zonder verdere vergoeding van schade.

De schadevergoeding zal echter niet meer bedragen, dan :

a) indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen 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 belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

Art. 35.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à 20 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.

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 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 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Art. 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 33, 34 et 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Art. 37.

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont 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 33, 34, 35 et 36.

Art. 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 % l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse 10 francs pour chaque bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Art. 39.

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.

Art. 40.

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 des voyageurs à qui ils rendent ce service.

Art. 35.

Bedrag der schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage.

§ 1. In geval van vertraging in de aflevering moet de spoorweg, indien de belanghebbende niet bewijst dat hierdoor schade is ontstaan, een vergoeding betalen ten 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 een vergoeding betaald tot ten hoogste het viervoud van de in § 1 bepaalde vaste vergoeding.

§ 3. De in §§ 1 en 2 bedoelde schadevergoedingen zijn niet verschuldigd tegelijk met die welke wegens geheel verlies der bagage uitgekeerd zouden moeten worden.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, eventueel voor het niet verloren deel betaald.

Bij beschadiging zijn zij eventueel, tegelijk met de in artikel 34 bedoelde schadevergoeding verschuldigd.

In geen geval mag de vergoeding volgens de §§ 1 en 2 te zamen met die volgens de artikelen 33 en 34 hoger zijn dan de schadevergoeding in geval van geheel verlies der bagage bedragen zou.

Art. 36.

Bedrag der schadevergoeding bij aangifte van het belang bij de aflevering.

Als een belang bij de aflevering is aangegeven kan buiten de bij artikelen 33, 34 en 35 bedoelde vergoedingen, schadeloosstelling gevorderd worden voor de bewezen meerdere schade, tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Art. 37.

Bedrag der schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg.

In alle gevallen waarin de vertraging in de aflevering, het geheel of gedeeltelijk verlies of de beschadiging van de bagage veroorzaakt is door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloos gesteld worden, en wel tot het dubbele der in artikelen 33, 34, 35 en 36 bedoelde maxima.

Art. 38.

Rente van het bedrag der schadevergoeding.

De rechthebbende kan over de schadevergoeding rente vorderen. Deze rente, berekend tegen 5 % per jaar, is slechts verschuldigd indien de vergoeding 10 frank voor elk bagagebiljet overtreft; ze loopt van de dag der administratieve klacht, bedoeld bij artikel 41, of, indien geen klacht is ingediend, van de dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

Art. 39.

Terugbetaling van de schadevergoeding.

Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

In geval van bedrog heeft de spoorweg bovendien het recht storting te eisen van een som gelijk aan het ten onrechte uitbetaalde bedrag.

Art. 40.

Verantwoordelijkheid van de 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 de reizigers op hun verzoek diensten bewijst waartoe de spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van de reizigers aan wie het deze diensten bewijst.

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires.
Procédure et prescriptions en cas de litiges nés du contrat
de transport.

Art. 41.

Réclamations administratives.

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 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 42.

§ 3. Les billets, bulletins de bagages et autres pièces 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.

Art. 42.

*Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire
contre le chemin de fer.*

L'action judiciaire 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.

Art. 43.

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

§ 1. L'action judiciaire 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.

§ 2. Les autres actions judiciaires 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.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

§ 3. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 4. L'action judiciaire 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 judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, 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.

Art. 44.

*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 lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible

HOOFDSTUK II.

Rechtsvorderingen, rechtspleging
en verjaring ingeval van geschillen voortspruitend
uit het vervoercontract.

Art. 41.

Administratieve klachten.

§ 1. Administratieve klachten betreffende het vervoercontract moeten schriftelijk tot de in artikel 43 aangewezen spoorweg worden gericht.

§ 2. Tot indiening van de klacht zijn gerechtigd de personen, die krachtens artikel 42 een rechtsvervolgving tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Plaatsbewijzen, bagagebiljetten en andere documenten, welke de rechthebbende dienstig acht bij zijn klacht te voegen, moeten in het oorspronkelijke of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt, behoorlijk gelegaliseerd zijn.

Bij de regeling van de klacht kan de spoorweg verlangen, dat hem de plaats- en bagagebewijzen worden teruggegeven.

Art. 42.

*Personen die bevoegd zijn tot het instellen van de rechtsvordering
tegen de spoorweg.*

De uit het vervoercontract tegen de spoorweg voortspruitende rechtsvordering kan alleen worden ingesteld door diegene die het plaats- of eventueel het bagagebewijs overlegt, of die, bij gebreke daarvan, zijn recht bewijst.

Art. 43.

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

§ 1. De rechtsvergoeding tot terugbetaling van een krachtens het vervoercontract betaald bedrag kan worden ingesteld of tegen de spoorweg, welke dat bedrag geïnd heeft, of tegen de spoorweg te wiens bate het bedrag geïnd is.

§ 2. De overige uit het vervoercontract voortspruitende rechtsvorderingen kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van vertrek, de spoorweg van bestemming of tegen de spoorweg, waar zich het feit heeft voorgedaan, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld.

De spoorweg van bestemming kan evenwel gedagvaard worden, ook al heeft hij, noch de bagage, noch de geleidebrief, ontvangen.

§ 3. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn recht van keuze zodra de rechtsvordering tegen een dezer spoorwegen is ingesteld.

§ 4. De rechtsvordering kan slechts worden ingesteld voor de bevoegde rechter van de Staat, waartoe de 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.

§ 5. In reconventie of bij wijze van exceptie kan rechtsvordering ook tegen een andere dan de in de §§ 1 en 2 genoemde spoorwegen worden ingesteld, indien de hoofdvordering op hetzelfde vervoercontract 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 deze titel.

Art. 44.

*Vaststelling van gedeeltelijk verlies
of van beschadiging der bagage.*

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg ontdekt of vermoed of door de rechthebbende beweerd wordt, moet de spoorweg zonder uitstel en zo mogelijk in tegenwoord-

en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. Lorsque l'ayant droit 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; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Art. 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transports des bagages.

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. Toutefois l'action n'est pas éteinte :

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages, par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition :

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Art. 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) de l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. La prescription court :

a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie : du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale : du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane; du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

digheid van de rechthebbende bij proces-verbaal vaststellen, volgens de aard van de schade, de gesteldheid der bagage, het gewicht er van en, voor zoveel mogelijk, het bedrag en de oorzaak der schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

Een afschrift van dat proces-verbaal wordt aan de rechthebbende op zijn aanvraag kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen, dat de gesteldheid en het gewicht der bagage, alsook de oorzaak en het beloop der schade, gerechtelijk worden vastgesteld; de rechtspleging is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

§ 3. In geval van verlies van colli is de belanghebbende verplicht, een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren colli te geven, ten einde nasporing van de spoorweg te vergemakkelijken.

Art. 45.

Vervallen van rechtsvorderingen tegen de spoorweg voortvloeiend uit het vervoercontract van bagage.

§ 1. Door de inontvangstneming der bagage door de rechthebbende vervalt elke uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvordering tegen de spoorweg wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De rechtsvordering vervalt echter niet :

a) indien de rechthebbende bewijst, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b) ingeval zij wordt ingesteld wegens vertraging in de aflevering en de vordering bij een der in artikel 43, § 2, genoemde spoorwegen wordt ingediend binnen een termijn van niet meer dan een en twintig dagen, de dag der inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) ingeval zij wordt ingesteld wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

1° als het verlies of de beschadiging vóór de inontvangstneming der bagage door de rechthebbende overeenkomstig artikel 44 is vastgesteld;

2° als de vaststelling, welke overeenkomstig artikel 44 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) ingeval zij wordt ingesteld wegens uiterlijk niet waarneembare gebreken, waarvan het bestaan na de inontvangstneming der bagage door de rechthebbende is vastgesteld, onder de dubbele voorwaarde :

1° dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 44 door de rechthebbende worde gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade, en uiterlijk binnen drie dagen na die der inontvangstneming van de bagage;

2° dat de rechthebbende bewijze, dat de schade is ontstaan tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering.

Art. 46.

Verjaring van uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvorderingen.

§ 1. De uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvordering verjaart door verloop van een jaar.

De verjaringstermijn is evenwel drie jaar, wanneer het een vordering geldt :

a) wegens een door opzet veroorzaakte schade;

b) wegens het geval van bedrog, bedoeld in artikel 39.

§ 2. De verjaring begint te lopen :

a) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van vertraging in de aflevering, van gedeeltelijk verlies of van beschadiging : van de dag waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor de vorderingen tot schadeloosstelling in geval van geheel verlies : van de dag waarop de aflevering had moeten plaats hebben;

c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachtprijzen, van bijkomende kosten of van boeten, of voor de vorderingen tot verbetering, in geval van onjuiste tarief-toepassing of van rekenfouten : van de dag der betaling of, wanneer geen betaling heeft plaats gehad, van de dag, waarop de betaling had moeten plaats vinden;

d) voor de vorderingen tot bijbetaling van door de douane georderde rechten : van de dag waarop deze eis door de douane werd gesteld;

e) voor de overige vorderingen betreffende het reizigersvervoer : van de dag waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

De als aanvang van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in de termijn begrepen.

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

§ 5. 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.

CHAPITRE III.

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux.

Art. 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Art. 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte 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 participé 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 sous 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 participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Art. 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à 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.

Art. 50.

Procédure de recours.

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité 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 cir-

§ 3. Wanneer een administratieve klacht overeenkomstig artikel 41 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot op de dag dat de spoorweg de klacht schriftelijk afwijst en de overgelegde stukken teruggeeft.

In geval van gedeeltelijke aanneming van de klacht begint de verjaring slechts voor het betwiste gedeelte van de klacht weer te lopen. De bewijslast in zake ontvangst van de klacht of van het antwoord en in zake teruggave van de stukken rust op de partij, die zich op deze feiten beroept.

Latere klachten, welke op dezelfde rechtsvordering betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. De verjaarde rechtsvordering kan niet meer worden uitgeoefend zelfs niet in reconventie, of bij wijze van exceptie.

§ 5. Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting der verjaring de wetten en reglementen van de Staat waar de rechtsvordering is ingesteld.

HOOFDSTUK III.

Afrekening. Verhaal der spoorwegen onderling.

Art. 47.

Afrekening tussen 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.

Art. 48.

Verhaal in geval van schadeloosstelling voor verlies of voor beschadiging.

§ 1. De spoorweg, die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst een 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, die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) indien de schade veroorzaakt is door 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 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 hun lijnen veroorzaakt is. De verdeling geschiedt naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

§ 2. Ingeval één der spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde deel omgeslagen over alle overige spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar verhouding van het aantal tariefkilometers.

Art. 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 de duur der vertraging op hun netten.

Art. 50.

Rechtspleging bij verhaal.

§ 1. De spoorweg tegen wie het verhaal, bedoeld in de artikelen 48 en 49, wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd de gegrondheid der betaling, gedaan door de administratie welke het verhaal uitvoert te betwisten indien de schadeloosstelling gerechtelijk is vastgesteld, nadat de spoorweg de dagvaarding behoorlijk betekend was en hij in de gelegenheid gesteld was in het geding tussen te komen. De voor de betekening

constances 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.

Art. 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. Le juge du siège 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 § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Art. 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulation dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Art. 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.

Art. 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 l'Etat intéressé. 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 du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer :

en voor de tussenkomst toegestane termijnen worden door de rechter, voor wie de hoofdvordering aanhangig is gemaakt, naar omstandigheden vastgesteld.

§ 2. De spoorweg, die verhaal wil uitoefenen, moet zijn rechtsvordering tegen alle betrokken spoorwegen, met welke hij geen dading heeft aangegaan, tegelijk instellen, op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter moet bij een en hetzelfde vonnis beslissen over alle voor hem aanhangig gemaakte vorderingen tot verhaal.

§ 4. De gedagvaarde spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd aan het geding tot schadevergoeding een vordering tot verhaal te verbinden.

Art. 51.

Bevoegdheid bij verhaal.

§ 1. De rechter van de zetel, waar de spoorweg, tegen welke 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 één spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg de keus tussen de verschillende rechters, die volgens § 1 bevoegd zijn.

Art. 52.

Overeenkomsten betreffende het verhaal.

De spoorwegen kunnen bij overeenkomsten afwijken van de in hoofdstuk III vastgestelde regels voor onderling verhaal.

TITEL IV.

BEPALINGEN VAN VERSCHILLENDE AARD.

Art. 53.

Toepassing van het nationaal recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn in elke Staat de bepalingen der nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

Art. 54.

Algemene regelen van rechtspleging.

Voor alle geschillen, waartoe de aan deze Overeenkomst onderworpen vervoeren aanleiding geven, wordt de rechtspleging beheerst door de wet van het land van de rechter, die van het geding kennis neemt, voor zover in de Overeenkomst geen afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

Art. 55.

Tenuitvoerlegging van vonnissen. Beslagneming en zekerheidstelling.

§ 1. De vonnissen op tegenspraak of bij verstek gewezen door de volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bevoegde rechter, worden, wanneer zij volgens de voor die rechter geldende wetten, uitvoerbaar zijn geworden, in elk der andere verdragsluitende Staten uitvoerbaar, zodra de in de betrokken Staat voorgeschreven formaliteiten vervuld zijn. De herziening van het geschil ten gronde is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet toepasselijk op slechts voorlopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding boven de kosten van het geding, tegen een eiser wegens het verliezen van zijn geding uitgesproken.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, welke een spoorweg heeft op een andere spoorweg, die niet tot dezelfde Staat behoort als de eerste, kan geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van de Staat, waartoe de spoorweg, titularis van de in beslaggenomen schuldvorderingen behoort.

§ 3. Op het rollend materieel van de spoorweg, alsook op de voor het vervoer dienende voorwerpen van alle aard die aan de spoorweg

tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., 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 ce dernier Etat.

Les conditions d'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.).

§ 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.

Art. 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 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 paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Art. 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 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;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévues à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers — un avis consultatif sur les différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 66, 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. Il détermine, en outre, les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont les mêmes valeur et durée que la Convention.

Art. 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.

toebehoren, zoals containers, laadmiddelen, dekkleden, enz., kan op het gebied van een andere Staat dan die, waartoe de spoorweg, die eigenaar is, behoort, geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van laatstbedoelde Staat.

De voorwaarden der onaantastbaarheid van particuliere wagons zijn vastgesteld in Bijlage VII tot de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.).

§ 4. Bij rechtsvorderingen gegrond op het internationaal vervoercontract, kan geen zekerheidstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

Art. 56.

Munteenheid. Herleidings- of aannemingskoers van vreemde munt.

§ 1. De in deze Overeenkomst of hare Bijlagen in franken uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en van een gehalte van 0,900.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken, volgens welke hij de in vreemde muntsoort uitgedrukte bedragen, welke in de binnenlandse munt betaald worden, herleidt (herleidingskoers).

§ 3. Evenzo is een spoorweg die vreemd geld in betaling aanneemt, verplicht de koers bekend te maken, waartegen hij dit aanneemt (aannemingskoers).

Art. 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 mededelingen van elk der Verdragsluitende Staten en van elk der betrokken spoorwegen en het mededelen daarvan aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken van de mededelingen van allerlei aard, welke voor de dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door internationaal vervoer nodig geworden financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van de incassering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht bevorderen van stevigheid der betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het betrachten, op verzoek van een der Verdragsluitende Staten of van een der vervoerondernemingen waarvan de lijnen op de in artikel 59 bedoelde lijst der lijnen zijn ingeschreven, van een verzoeking hetzij door zijn goede diensten of zijn bemiddeling aan te bieden, hetzij op enige andere wijze, om de geschillen tussen bedoelde Staten of ondernemingen, betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst, te regelen;

e) het uitbrengen, op verzoek van de betrokken partijen — Staten, vervoerondernemingen of gebruikers — van een raadgevend advies inzake de geschillen die uit de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst voortvloeien;

f) het samenwerken bij het scheidsrechterlijk regelen van geschillen die uit de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst voortvloeien;

g) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot bijeenroeping van de conferenties, bedoeld in artikel 66, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, Bijlage II dezer Overeenkomst uitmakende, stelt de zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureau, alsook de middelen tot vervulling van zijn taak vast. Het bepaalt bovendien de voorwaarden van werking en toezicht. Dit reglement en de hierin bij overeenkomst tussen alle Verdragsluitende Staten aangebrachte wijzigingen, hebben dezelfde waarde en geldigheidsduur als de Overeenkomst.

Art. 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. 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 l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants, à 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 achevés.

Art. 59.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient 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.

Art. 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales :

1° des litiges entre Etats contractants;

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part;

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises, de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

§ 2. De deelneming van een nieuwe lijn aan het internationaal vervoer begint eerst één maand na de dagtekening van de brief van het Centraal Bureau, waarbij haar inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. Het schrappen van een lijn door het Centraal Bureau heeft plaats, zodra 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. De enkele ontvangst der van het Centraal Bureau uitgegane kennisgeving geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht om met de geschrapte lijn alle uit het internationale vervoer voortspruitende betrekkingen af te breken, behalve voor onderweg zijnde vervoeren, welke moeten worden afgewerkt.

Art. 59.

Bijkomende bepalingen.

De bijkomende bepalingen, welke bepaalde Verdragsluitende Staten of deelhebbende spoorwegen voor de uitvoering van de Overeenkomst openbaar 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 de in de wetten en reglementen van elke 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.

Art. 60.

Regeling van de geschillen door een scheidsgerecht.

§ 1. Geschillen over de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst, geldig als nationale wet of als conventioneel recht, en van de door sommige Verdragsluitende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen kunnen op verzoek der partijen, voor scheidsgerichten worden gebracht waarvan de samenstelling en de rechtspleging in Bijlage IV tot deze Overeenkomst worden behandeld.

§ 2. Bij geschil tussen Staten zijn de partijen echter niet gebonden door de bepalingen van Bijlage IV. Ze mogen alsdan vrij de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke rechtspleging bepalen.

§ 3. Op verzoek der partijen mogen bij het scheidsgerecht worden aanhangig gemaakt :

a) onverminderd de regeling van geschillen krachtens wettelijke bepalingen :

1° geschillen tussen Verdragsluitende Staten;

2° geschillen tussen Verdragsluitende Staten, eensdeels, en niet-Verdragsluitende Staten, anderdeels;

3° geschillen tussen niet-Verdragsluitende Staten, mits, in beide laatstgenoemde gevallen, de Overeenkomst als nationale wet of als conventioneel recht toepasselijk is;

b) geschillen tussen vervoerondernemingen;

c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;

d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. De voorwaarden voor de schorsing en de stuiting der verjaring van de rechtsovereenkomsten voortspruitende uit een internationaal vervoercontract die aanleiding heeft gegeven tot de bij onderhavig artikel ingevoerde scheidsrechterlijke rechtspleging worden bepaald door het landsrecht van de gewone rechtbank waarbij de vordering zou moeten worden ingesteld.

§ 5. De door de scheidsgerichten tegen vervoerondernemingen of gebruikers gedane uitspraken zijn in elke Verdragsluitende Staat uitvoerbaar zodra de formaliteiten zijn vervuld die in de Staat waar de uitvoering moet plaats hebben voorgeschreven zijn.

TITRE V.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

Art. 61.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre a.

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

TITRE VI.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 62.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de revision.

TITEL V.

UITZONDERINGSBEPALINGEN.

Art. 61.

Aansprakelijkheid bij spoor- zeeverkeer.

§ 1. Bij spoor- zeeverkeer over de in artikel 2, § 1, genoemde lijnen, kan elke Staat, door te verzoeken dat zulks in de lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen zou worden vermeld, al de navermelde redenen tot ontslag van aansprakelijkheid voegen bij die welke in artikel 30 zijn bepaald.

De vervoerder mag er zich slechts op beroepen zo hij het bewijs levert dat de vertraging in de aflevering het verlies of de beschadiging heeft plaats gehad op het zeetraject, van bij de lading van de bagage aan boord van het zeeschip tot bij de lossing er van uit het zeeschip.

Deze redenen tot ontslag van aansprakelijkheid zijn :

a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loads of van het personeel van de vervoerder bij de navigatie of het voeren van het zeeschip;

b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder het bewijs levert dat deze onzeewaardigheid niet te wijten is aan een aan hem toe te schrijven gebrek aan behoorlijke zorg om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en van voorraad te voorzien, of om alle delen van het schip, waar de bagage geladen wordt, geschikt te maken en in goede staat te brengen zodat ze in staat zijn de bagage te ontvangen, te vervoeren en te bewaren;

c) brand, mits de vervoerder het bewijs levert dat de brand noch door zijn toedoen, noch door zijn schuld, en evenmin door die van de kapitein, een lid van de bemanning, de loads of van zijn personeel werd veroorzaakt

d) risico's, gevaren of onheilen van de zee of van andere bevaarbare waterwegen;

e) redding of poging tot redding van mensenslevens of goederen op zee.

Door voornoemde redenen van ontslag van aansprakelijkheid verminderen of vervallen in geen deele de algemene verplichtingen van de vervoerder, en onder meer zijn verplichting om een behoorlijke zorg aan de dag te leggen om het schip zeewaardig te maken, of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en van voorraden te voorzien, of om alle delen van het schip, waar de bagage geladen wordt, geschikt te maken en in goede staat te brengen zodat ze in staat zijn de bagage te ontvangen, te vervoeren en te bewaren.

Wanneer de vervoerder vooregenoemde redenen van ontslag laat gelden, blijft hij niettemin aansprakelijk zo de rechthebbende het bewijs levert dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging te wijten is aan een fout van de vervoerder, van de kapitein, een lid van de bemanning, de loads of zijn personeel, die niet onder letter a is voorzien.

§ 2. Wanneer een zelfde zeetraject bediend wordt door verscheidene der in artikel één opgegeven ondernemingen, moet het regime van aansprakelijkheid dat op dit traject van toepassing is, voor al deze ondernemingen hetzelfde zijn.

Wanneer bovendien deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten in de lijst werden opgenomen, mag dit regime pas worden aangenomen nadat deze Staten een overeenkomst dienaangaande hebben gesloten.

§ 3. Het Centraal bureau zal van de overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen in kennis worden gesteld. Deze maatregelen zullen ten vroegste van kracht worden na het verstrijken van een termijn van dertig dagen, te rekenen van de datum van de brief, waarmee het Centraal Bureau deze maatregelen aan de andere Staten zal hebben bekendgemaakt.

Voor bagage, welke onderweg is, gelden deze maatregelen niet.

TITEL VI.

SLOTBEPALINGEN.

Art. 62

Ondertekening.

Deze Overeenkomst waarvan de Bijlagen een integrerend deel uitmaken, ligt tot 1 Maart 1953 ter ondertekening door de Staten die verzocht werden zich op de gewone Herzieningsconferentie te laten tegenwoordigen.

Art. 63.

Ratifications. Mise en vigueur.

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 se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Art. 64.

Adhésion à la Convention.

§ 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 contractants 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 les six mois à compter de la date 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 contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants 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, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Art. 65.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après :

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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 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.

Art. 66.

Revision de la Convention.

§ 1. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

Art. 63.

Bekräftiging - Inwerkingtreding.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigings-oorkonden zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden neergelegd.

Zodra de Overeenkomst door vijftien Staten zal zijn bekrachtigd, zal de Zwitserse Regering zich met de daarbij betrokken Regeringen in verbinding stellen, ten einde met haar de mogelijkheid te onderzoeken van de inwerkingtreding der Overeenkomst.

Art. 64.

Toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. Elke Staat, geen ondertekenaar zijnde, die tot deze Overeenkomst wenst toe te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitserse Regering, die alle Verdragsluitende Staten hiermede in kennis stelt, onder overlegging van een nota van het Centraal Bureau betreffende de toestand der spoorwegen van de verzoekende Staat uit een oogpunt van internationaal vervoer.

§ 2. Tenzij binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de datum van dit bericht ten minste twee Staten aan de Zwitserse Regering van hun verzet hier tegen hebben kennis gegeven, wordt het verzoek van rechtswege ingewilligd en daarvan door de Zwitserse Regering mededeling gedaan aan de verzoekende Staat en aan al de verdragsluitende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitserse Regering aan alle Verdragsluitende Staten en aan de verzoekende Staat mede, dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. Elke toelating treedt in werking een maand na de datum der door de Zwitserse Regering verzonden kennisgeving of, indien na het verstrijken van deze termijn de Overeenkomst nog niet in werking is getreden, op de datum dat deze in werking treedt.

Art. 65.

Duur van de door de verdragsluitende Staten aangegane verbintenis.

§ 1. De duur van deze Overeenkomst is onbeperkt. Nochtans kan elke verdragsluitende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken :

De Overeenkomst loopt voor elke verdragsluitende Staat tot de 31 December van het vijfde jaar na haar inwerkingtreding. Elke Staat die met het verstrijken van die termijn zich wil terugtrekken, moet van zijn voornemen ten minste één jaar vooruit kennis geven aan de Zwitserse Regering, die zulks aan alle Verdragsluitende Staten zal berichten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen de genoemde termijn loopt de verbintenis van rechtswege door voor een tijdvak van drie jaar, en zo vervolgens, telkens voor drie jaar, wanneer niet ten minste één jaar vóór de 31^e December van het laatste jaar van één der driejarige tijdvakken een opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. Voor de Staten, die in de loop van het vijfjarig tijdvak of van één 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 zover zij niet ten minste één jaar vóór het verstrijken van een der tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Art. 66.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van deze Overeenkomst, komen de Afgevaardigden der Verdragsluitende Staten, daartoe door de Zwitserse Regering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde der Verdragsluitende Staten gedaan verzoek wordt een Conferentie vóór dat tijdstip bijeengeroepen.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten nodigt de Zwitserse Regering ook niet-Verdragsluitende Staten uit.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

- a) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer;
- b) van internationale organisaties die geen regeringsorganisaties zijn en zich met vervoer kwesties bezighouden, de Conferentie bij te wonen.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de revision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de revision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de revision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des Conférences de revision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de revision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de revision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Art. 67.

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, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA.

Pour la Belgique :

Vicomte de LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV.

Pour le Danemark :

Th. JENSEN.

Pour l'Espagne :

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Pour la Finlande :

V. HAKKINEN.

Pour la France :

J. CHAUVEL.

Pour la Grèce :

PHILON PHILON.

Pour la Hongrie :

V. SANDOR.

Pour l'Italie :

O. BALDONI.

Pour le Liechtenstein :

W. STUCKI.

Pour le Luxembourg :

A. CLEMANG.

De deelneming aan de debatten van afgevaardigden der niet-verdragssluitende Staten en der in de vierde alinea genoemde internationale organisaties, zal voor elke Conferentie in het Reglement der beraadslagingen worden geregeld.

Met instemming van de meerderheid van de Regeringen der Verdragssluitende Staten kan het Centraal Bureau, vóór de gewone en buitengewone Herzieningsconferenties, Commissies bijeenroepen voor het vooronderzoek van de herzieningsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage III zijn bij analogie toepasselijk op deze Commissies.

§ 2. De inwerkingtreding van de nieuwe Overeenkomst, uit een Herzieningsconferentie voortspruitende, brengt, ook voor de Verdragssluitende Staten welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben bekrachtigd, buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede.

§ 3. Tussen twee herzieningsconferenties in mogen de artikelen 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 en de Bijlagen I en IV door een Herzieningscommissie worden bijgehouden. Over de organisatie en de werking van deze Commissie wordt gehandeld in Bijlage III tot deze Overeenkomst.

De besluiten van de Herzieningscommissie worden door tussenkomst van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen der Verdragssluitende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf Regeringen bezwaren hebben kenbaar gemaakt. Zij treden in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regering der Verdragssluitende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling der besluiten de dag van inwerkingtreding.

Art. 67.

Teksten der Overeenkomst. Officiële vertalingen.

Deze Overeenkomst is overeenkomstig gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Aan de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse en een Italiaanse tekst toegevoegd, welke de waarde hebben van officiële vertalingen.

Bij niet-overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde Gevolmachtigden, voorzien van hun volmachten die in behoorlijke vorm werden bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, op vijf en twintig October negentienhonderd twee en vijftig, in een enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in de Archieven van het Zwitsers Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elke Partij zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :

Dr. SMETANA.

Voor België :

Burggraaf de LANTSHEERE.

Voor Bulgarij :

B. TZVETKOV.

Voor Denemarken :

Th. JENSEN.

Voor Spanje :

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Voor Finland :

V. HAKKINEN.

Voor Frankrijk :

J. CHAUVEL.

Voor Griekenland :

PHILON PHILON.

Voor Hongarij :

V. SANDOR.

Voor Italië :

O. BALDONI.

Voor Liechtenstein :

W. STUCKI.

Voor Luxemburg :

A. CLEMANG.

Pour la Norvège :

P. ANKER.

Pour les Pays-Bas :

A. BENTINCK.

Pour la Pologne :

J. ETTINGER.

Pour le Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Pour la Roumanie :

M. GERVESCO.

Pour la Suède :

T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse :

W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie :

SIMOVIC.

Pour la Turquie :

H. GERMEYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie :

Z. DJERMANOVIC.

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

Denis O'NEILL.

Pour l'Irak :

Pour l'Iran :

A. NASSIF.

Pour le Liban :

Pour la Syrie :

Voor Noorwegen :

P. ANKER.

Voor Nederland :

A. BENTINCK.

Voor Polen :

J. ETTINGER.

Voor Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Voor Roemenië :

M. GERVESCO.

Voor Zweden :

T. HAMMARSTROM.

Voor Zwitserland :

W. STUCKI.

Voor Tsjechoslovakië :

SIMOVIC.

Voor Turkijë :

H. GERMEYANLIGIL.

Voor Joegoslavië :

Z. DJERMANOVIC.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

Denis O'NEILL.

Voor Irak :

Voor Iran :

A. NASSIF.

Voor Liban :

Voor Syrië :

(79)

ANNEXES

—

BIJLAGEN

ANNEXE I.

(Art. 21.)

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.

BIJLAGE I.

(Art. 21.)

FORMULIER VAN HET BAGAGEBILJET.

Het formulier bestaat uit drie bladen met de volgende tekst.
De spoorwegbesturen bepalen of alle drie bladen of alleen de
bladen 1 en 3 door middel van doorschrijving moeten worden ingevuld.

N°		Transport international de bagages				Φ	
(Nom de l'administration du chemin de fer)							
SOUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES							
de à							
via							
.....							
Date 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages			
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg		
					avec franchise de bagages pour kg		
				(*)			
Train n°	en chiffres			en lettres			
							
				Intérêt à la livraison ...			
	Frais accessoires						
Total de taxe							

150 mm
(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

1^{er} blad.

N°		Internationaal Bagagevervoer				Φ	
(Naam van de spoorwegonderneming)							
STAMBLAD VAN HET BAGAGEBILJET							
van tot							
via							
.....							
Datum 19.....	Aantal plaats- bewijzen	Aantal colli- bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht			
				Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	zonder vrijdom van bagage voor kg		
					met vrijdom van bagage voor kg		
				(*)			
Trein n°	in cijfers			voluit			
							
				Belang bij de aflevering ...			
	Bijkomende kosten						
Totaal vracht							

150 mm
(*) De spoorwegen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

2^e feuille.

N°		Transport international de bagages		Φ		
..... (Nom de l'administration du chemin de fer)						
FEUILLE DE ROUTE						
de à						
via						
.....						
Date	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg avec franchise de bagages pour kg	
				(*)		
Train n°	en chiffres		en lettres			
					Intérêt à la livraison ...	
	Frais accessoires					
	Total de taxe					

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

2^e blad.

N°		Internationaal Bagagevervoer		Φ		
..... (Naam van de spoorwegonderneming)						
GELEIDEBILJET						
van tot						
via						
.....						
Datum	Aantal plaats- bewijzen	Aantal colli- bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht		
19.....				Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	zonder vrijdom van bagage voor kg met vrijdom van bagage voor kg	
				(*)		
Trein n°	in cijfers		voluit			
					Belang bij de aflevering ...	
	Bijkomende kosten					
	Totaal vracht					

(*) De spoorwegen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

3^e feuille, recto.

N°		Transport international de bagages			Φ				
(Nom de l'administration du chemin de fer)									
BULLETIN DE BAGAGES									
de à									
via									
.....									
Date 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages					
Train n°				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg				
					avec franchise de bagages pour kg				
				(*)					
en chiffres		en lettres		Intérêt à la livraison ...					
.....									
Frais accessoires									
Total de taxe									

Voir au verso.

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3^e blad, voorzijde.

N°		Internationaal Bagagevervoer			Φ				
(Naam van de spoorwegonderneming)									
BAGAGEBILJET									
van tot									
via									
.....									
Datum 19.....	Aantal plaats- bewijzen	Aantal colli- bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht					
Trein n°				Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	zonder vrijdom van bagage voor kg				
					met vrijdom van bagage voor kg				
				(*)					
in cijfers		voluit		Belang bij de aflevering ...					
.....									
Bijkomende kosten									
Totaal vracht									

Zie keerzijde.

(*) De spoorwegen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

3^e feuille, verso.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes 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, keerzijde.

Onderhavig vervoer is onderworpen aan de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) alsmede aan de voorwaarden van de toepasselijke tarieven.

De reiziger moet de vervulling van de door de douane en andere overheden geëiste formaliteiten bijwonen, behoudens door de bevoegde besturen toegelaten uitzonderingen.

De op de voorzijde vermelde bagage wordt tegen overgave van dit biljet afgeleverd.

ANNEXE II.
(Art. 57.)

**RÈGLEMENT RELATIF
À L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER.**

(Texte à décider par une Conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au Protocole additionnel.)

BIJLAGE II.
(Art. 57.)

**REGLEMENT BETREFFENDE
HET CENTRAAL BUREAU VOOR INTERNATIONAAL
VERVOER PER SPOORWEG.**

(Tekst waarover een beslissing dient genomen door een buitengewone Conferentie die zal bijeengeroepen worden krachtens de desbetreffende bepaling van het Aanvullend Protocol.)

ANNEXE III.
(Art. 66, § 3.)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE REVISION.

Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Art. 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Art. 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Art. 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-Directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Art. 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants :

- a) d'Etats non contractants;
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;

BIJLAGE III.
(Art. 66, § 3.)

STATUUT BETREFFENDE DE HERZIENINGSCOMMISSIE.

Eerste artikel.

De Regeringen der Verdragsluitende Staten delen hun voorstellen betreffende de kwesties die tot de bevoegdheid van de Commissie behoren, mede aan het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg; het Centraal Bureau brengt ze onmiddellijk ter kennis van de andere Verdragsluitende Staten.

Art. 2.

Telkens als zich de noodzakelijkheid doet gevoelen of ten minste vijf Verdragsluitende Staten er om verzoeken, nodigt het Centraal Bureau de Commissie uit om een zitting te houden.

Alle Verdragsluitende Staten ontvangen twee maanden van te voren bericht van de zittingen der Commissie. Dit bericht moet nauwkeurig vermelden welke de kwesties zijn waarvan de inschrijving op de agenda wordt gevraagd.

Art. 3.

Al de Verdragsluitende Staten mogen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissie.

Een Staat mag zich door een andere Staat laten vertegenwoordigen; een Staat mag echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

Art. 4.

Het Centraal Bureau onderzoekt de te behandelen kwesties en neemt het secretariaat van de Commissie waar.

De Directeur en de Onderdirecteur van het Centraal Bureau nemen deel aan de vergaderingen der Commissie en hebben daarin een raadgevende stem.

Art. 5.

Met instemming van de meerderheid der Verdragsluitende Staten, richt het Centraal Bureau een uitnodiging tot het bijwonen van de vergaderingen der Commissie, met raadgevende stem, aan vertegenwoordigers :

- a) van niet-verdragsluitende Staten;
- b) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer, onder beding van wederkerigheid;

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Art. 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Art. 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Art. 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Art. 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Art. 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettent au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Art. 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

c) van internationale organisaties die geen regeeringsorganisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden, onder beding van wederkerigheid.

Art. 6.

De Commissie is rechtsgeldig samengesteld wanneer een derde van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is.

Art. 7.

De Commissie wijst voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.

Art. 8.

De beraadslagingen hebben plaats in het Frans en in het Duits. De uiteenzettingen van de leden der Commissie worden onmiddellijk mondeling en bondig vertaald. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitter worden in extenso vertaald.

Art. 9.

De stemming geschiedt per afvaardiging en, op verzoek, bij hoofdelijke oproeping; elke afvaardiging van een op de vergadering vertegenwoordigde Verdragsluitende Staat heeft recht op één stem.

Een voorstel wordt slechts aangenomen indien :

- a) ten minste de helft van de in de Commissie vertegenwoordigde afvaardigingen aan de stemming heeft deelgenomen;
- b) het de meerderheid van de uitgebrachte stemmen heeft behaald.

Art. 10.

De processen-verbaal van de vergaderingen vormen een samenvatting van de beraadslagingen in de twee talen.

De voorstellen en de beslissingen moeten er tekstueel in de twee talen in opgenomen zijn. Bij niet-overeenstemming tussen de Franse en de Duitse tekst van de processen-verbaal is wat de beslissingen betreft, de Franse tekst rechtsgeldig.

De processen-verbaal worden zodra mogelijk aan de leden uitgereikt.

Zo de processen-verbaal niet tijdens de zitting kunnen worden goedgekeurd, zullen de leden, binnen een passende termijn, de eventuele correcties aan het secretariaat bezorgen.

Art. 11.

Om de werkzaamheden te vergemakkelijken, mag de Commissie sub-commissies instellen; ze mag ook subcommissies instellen die tot taak hebben bepaalde kwesties voor een latere zitting voor te bereiden.

Elke subcommissie wijst een voorzitter, een ondervoorzitter en, zo zulks nodig blijkt, een verslaggever aan. Voor het overige zijn de bepalingen van artikelen 1 tot 5 en 8 tot 10 bij analogie van toepassing op de subcommissies.

ANNEXE IV.
(Art. 60.)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE.

Article premier.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Art. 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

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

Art. 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Art. 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celle-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

BIJLAGE IV.
(Art. 60.)

SCHEIDSRECHTERLIJK REGLEMENT.

Eerste artikel.

Aantal scheidsrechters.

De scheidsgerichten die samengesteld worden om kennis te nemen van andere geschillen dan die welke tussen Staten oprijzen, zullen bestaan uit één, drie of vijf scheidsrechter(s), al naar in het compromis is bepaald.

Art. 2.

Keuze der scheidsrechters.

§ 1. Er wordt vooraf een lijst van scheidsrechters opgemaakt. Elke Verdragsluitende Staat mag ten hoogste twee van zijn onderdanen, gespecialiseerd in internationaal transportrecht, aanwijzen voor inschrijving op de lijst van scheidsrechters die door de Zwitserse Regering opgemaakt en bijgehouden wordt.

§ 2. Vergt het compromis slechts één scheidsrechter, dan wordt deze in gemeen overleg door de partijen gekozen.

Vergt het compromis drie of vier scheidsrechters, dan kiest elke partij één of twee scheidsrechters, al naar het geval.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidsrechters wijzen, in gemeen overleg, de derde of de vijfde scheidsrechter aan, al naar het geval, die het scheidsgerecht voorziet.

Zijn de partijen het niet eens over de keuze van de enige scheidsrechter of zijn door de partijen gekozen scheidsrechters het niet eens over de aanwijzing van de derde of van de vijfde scheidsrechter, al naar het geval, dan wordt aan het scheidsgerecht één scheidsrechter toegevoegd die, op verzoek van het Centraal Bureau, door de Voorzitter van de Zwitserse Bondsrechtbank wordt aangewezen.

Het scheidsgerecht is samengesteld uit personen die voorkomen op de in § 1 bedoelde lijst. Mocht het compromis vijf scheidsrechters vergen, dan mag elke partij echter een scheidsrechter kiezen die niet op de lijst voorkomt.

§ 3. De enige scheidsrechter, de derde of de vijfde scheidsrechter moet van een andere nationaliteit zijn dan de partijen.

De tussenkost van een derde partij in het geschil blijft zonder invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Art. 3.

Compromis.

De partijen die een beroep doen op het scheidsgerecht, sluiten een compromis waarin onder meer zijn bepaald :

- a) het voorwerp van het geschil, zo nauwkeurig en zo duidelijk mogelijk omschreven;
- b) de samenstelling van het gerecht en de termijnen waarover men beschikt om de scheidsrechter(s) te benoemen;
- c) de plaats waar het gerecht zetelt.

Voor het begin van de scheidsrechterlijke rechtspleging moet het compromis aan het Centraal Bureau medegedeeld worden.

Art. 4.

Rechtspleging.

Het scheidsgerecht beslist zelf over de rechtspleging die zal worden gevolgd en houdt daarbij o.m. rekening met volgende bepalingen :

a) het scheidsgerecht onderzoekt en beoordeelt de aanhangig gemaakte zaken, op grond van de elementen die door de partijen zijn verstrekt, zonder daarbij, wanneer het recht moet spreken, gebonden te zijn door de interpretaties van de partijen;

b) het mag niet meer of iets anders verlenen dan de conclusies van de eiser, noch minder dan wat de verweerder heeft erkend als zijnde verschuldigd;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Art. 5.

Grefte.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Art. 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

c) de scheidsrechterlijke beslissing wordt, behoorlijk gemotiveerd, opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen betekend;

d) behoudens andersluidende bepaling van dwingend recht van de plaats waar het scheidsgerecht zetelt, is de scheidsrechterlijke beslissing niet voor beroep vatbaar, met uitzondering evenwel voor de herziening of de nietigheid.

Art. 5.

Griffie.

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

Art. 6.

Kosten.

De scheidsrechterlijke beslissing bepaalt de kosten en uitgaven, met inbegrip van de erelonen der scheidsrechters, en beslist door welke partij ze betaald of in welke verhouding ze over de partijen verdeeld moeten worden.

(88)

**PROTOCOLE ADDITIONNEL
AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES
CONCERNANT
LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(C.I.M.)
ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (C.I.V.),
SIGNÉ A BERNE, LE 25 OCTOBRE 1952.**

**AANVULLEND PROTOCOL
TOT DE INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN
BETREFFENDE
HET VERVOER PER SPOORWEG VAN GOEDEREN (C.I.M.)
EN VAN REIZIGERS EN BAGAGE (C.I.V.),
ONDERTEKEND OP 25 OCTOBER 1952, TE BERN.
(Vertaling)**

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conventions internationales concernant le transport
par chemins de fer des marchandises (C.I.M.) et des voyageurs
et des bagages (C.I.V.), signées à Berne le 25 octobre 1952.

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de revision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C.I.M.) et des voyageurs et des bagages (C.I.V.), la Conférence a pris les décisions suivantes :

1° La Conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue :

a) d'élaborer un nouveau Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau Règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;

b) de rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C.I.M.) et des voyageurs et des bagages (C.I.V.).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la C.I.M. et qu'il est impossible de les modifier en temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XI^e session, tenue en décembre 1951, la Commission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la C.I.M. a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, et qu'elle a institué une Sous-commission — dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté — chargée de l'élaboration de cet appendice, qui sera soumis à la dite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure,

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la C.I.M. et de la C.I.V., à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

3° Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des revisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67, § 4, de la C.I.M., soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4° La Conférence prend acte de la déclaration suivante :

« Les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire de Pologne, de la République Populaire Roumaine et de la République Tchécoslovaque, signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60, §§ 2 et 3, lettre a, de la C.I.M. et de la C.I.V. ».

et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA.

Pour la Belgique :

Vicomte de LANTSHEERE.

AANVULLEND PROTOCOL

tot de Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer
per spoorweg van goederen (C.I.M.) en van reizigers en bagage (C.I.V.),
ondertekend te Bern op 25 October 1952.

Bij het sluiten van de werkzaamheden van de vijfde Conferentie tot herziening van de Internationale Overeenkomsten van 23 November 1933 betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (C.I.M.) en van reizigers en bagage (C.I.V.), heeft de Conferentie volgende beslissingen genomen :

1° De Conferentie geeft opdracht aan de Zwitserse Regering, die aanvaardt, een buitengewone Conferentie bijeen te roepen om :

a) een nieuw Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer, op te maken, waarbij een stelsel van toezicht wordt ingevoerd zoals dit bij andere internationale organisaties. De Zwitserse Regering, steunende op de suggesties van de Franse afvaardiging, zal een ontwerp voorbereiden dat aan de verdragsluitende Staten zal worden medegedeeld. De buitengewone Conferentie moet zo tijdig worden bijeengeroepen dat het nieuw Reglement terzelfdertijd als de nieuwe Overeenkomsten in werking kan treden.

b) een oplossing te zoeken voor het vraagstuk van de Duitse deelneming aan de Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (C.I.M.) en van reizigers en bagage (C.I.V.).

2° De Conferentie,

Nota nemend van het feit dat de bevoegde deskundigen hebben vastgesteld dat de voorwaarden voor het vervoer der gevaarlijke stoffen per spoor en over zee van of naar het Verenigd Koninkrijk wezenlijk verschillen van die welke in Bijlage I tot de C.I.M. zijn voorgescreven en dat ze niet ten gepasten tijde kunnen gewijzigd worden om ze met deze laatste in overeenstemming te brengen, te meer daar overwogen wordt de reglementering in harmonie te brengen voor al de vervoermiddelen op gewestelijk plan en het wereldplan;

Rekening er mee houdend dat de Commissie van deskundigen, belast met het bijhouden van Bijlage I tot de C.I.M., op de XI^e zitting, gehouden in December 1951, besloten heeft een bijzonder aanhangsel tot Bijlage I op te maken met al de afwijkende voorschriften betreffende het gecombineerd verkeer spoorweg-zeeschip van de gevaarlijke stoffen tussen het Vasteland en het Verenigd Koninkrijk, en dat ze een Sub-commissie — waarin ook het Verenigd Koninkrijk vertegenwoordigd is — heeft ingesteld voor het opmaken van dit aanhangsel dat aan bedoelde Commissie zal worden voorgelegd;

Zichl akkoord verklarend met deze handelwijze,

Besluit bovendien dat de gevaarlijke stoffen, die onder het stelsel van de C.I.M. en de C.I.V. van of naar het Verenigd Koninkrijk zullen vervoerd worden, tot bij het in werking treden van dit bijzonder aanhangsel moeten voldoen aan de voorschriften van Bijlage I en, bovendien, aan de voorwaarden van het Verenigd Koninkrijk wat zijn spoorweg- en scheepvaartreglementeringen voor het vervoer der gevaarlijke stoffen betreft.

3° Opdat deze Overeenkomst en de Bijlagen, zoals ze uit de aan de gang zijnde herzieningen zullen voortvloeien, terzelfdertijd in werking zouden kunnen treden, prijst de Conferentie aan dat artikel 67, § 4, van de C.I.M., zo snel mogelijk en uiterlijk zes maand vóór de datum die voor de toepassing van de Overeenkomst zelf is vastgesteld, in werking zou treden.

4° De Conferentie neemt nota van volgende verklaring :

« De Regeringen van de Volksrepubliek Bulgarije, de Volksrepubliek Hongarije, de Volksrepubliek Polen, de Volksrepubliek Roemenië en de Tsjechoslovaakse Republiek ondertekenen de Overeenkomsten met het voorbehoud dat ze de bepalingen van artikel 60, §§ 2 en 3, letter a, van de C.I.M. en de C.I.V. niet als geldend en verplichtend erkennen ».

en besluit, wegens het louter facultatief karakter van het scheidsgerecht, voormeld voorbehoud te aanvaarden.

Opgemaakt te Bern, op vijf en twintig October negentien honderd twee en vijftig.

Voor Oostenrijk :

Dr. SMETANA.

Voor België :

Burggraaf de LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie :
 B. TZVETKOV.
 Pour le Danemark :
 Th. JENSEN.
 Pour l'Espagne :
 J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
 J. de AGUINAGA.
 Pour la Finlande :
 V. HAKKINEN.
 Pour la France :
 J. CHAUVEL.
 Pour la Grèce :
 PHILON PHILON.
 Pour la Hongrie :
 V. SANDOR.
 Pour l'Italie :
 O. BALDONI.
 Pour le Liechtenstein :
 W. STUCKI.
 Pour le Luxembourg :
 A. CLEMANG.
 Pour la Norvège :
 P. ANKER.
 Pour les Pays-Bas :
 A. BENTINCK.
 Pour la Pologne :
 J. ETTINGER.
 Pour le Portugal :
 Antonio Pinto de MESQUITA.
 Pour la Roumanie :
 M. GERVESCO.
 Pour la Suède :
 T. HAMMARSTROM.
 Pour la Suisse :
 W. STUCKI.
 Pour la Tchécoslovaquie :
 SIMOVIC.
 Pour la Turquie :
 H. GERMAYANLIGIL.
 Pour la Yougoslavie :
 Z. DJERMANOVIC.
 Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
 Denis O'NEILL.
 Pour l'Irak :

 Pour l'Iran :
 A. NASSIF.
 Pour le Liban :

 Pour la Syrie :

Voor Bulgarijē :
 B. TZVETKOV.
 Voor Denemarken :
 Th. JENSEN.
 Voor Spanje :
 J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
 J. de AGUINAGA.
 Voor Finland :
 V. HAKKINEN.
 Voor Frankrijk :
 J. CHAUVEL.
 Voor Griekenland :
 PHILON PHILON.
 Voor Hongarijē :
 V. SANDOR.
 Voor Italië :
 O. BALDONI.
 Voor Liechtenstein :
 W. STUCKI.
 Voor Luxemburg :
 A. CLEMANG.
 Voor Noorwegen :
 P. ANKER.
 Voor Nederland :
 A. BENTINCK.
 Voor Polen :
 J. ETTINGER.
 Voor Portugal :
 Antonio Pinto de MESQUITA.
 Voor Roemenië :
 M. GERVESCO.
 Voor Zweden :
 T. HAMMARSTROM.
 Voor Zwitserland :
 W. STUCKI.
 Voor Tsjechoslovakijē :
 SIMOVIC.
 Voor Turkijē :
 H. GERMAYANLIGIL.
 Voor Joegoslavië :
 Z. DJERMANOVIC.
 Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :
 Denis O'NEILL.
 Voor Irak :

 Voor Iran :
 A. NASSIF.
 Voor Liban :

 Voor Syrië :

PROTCOLE ADDITIONNEL
AUX CONVENTIONS
SIGNÉES A BERNE, LE 25 OCTOBRE 1952,
CONCERNANT
LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(C.I.M.)
ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (C.I.V.),
SIGNÉ A BERNE, LE 11 AVRIL 1953.

AANVULLEND PROTOCOL
TOT DE OVEREENKOMSTEN
ONDERTEKEND OP 25 OCTOBER 1952, TE BERN,
BETREFFENDE
HET VERVOER PER SPOORWEG VAN GOEDEREN
(C.I.M.)
EN VAN REIZIGERS EN BAGAGE (C.I.V.)
ONDERTEKEND OP 11 APRIL 1953, TE BERN.
(Vertaling)

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conventions internationales du 25 octobre 1952,
concernant le transport par chemins de fer des marchandises (C.I.M.)
et des voyageurs et des bagages (C.I.V.).

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

sont convenus des dispositions ci-après :

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution;

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants :

a) Les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur;

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°;

c) Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoire pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (C.I.M.), du billet international et du bulletin de bagages (C.I.V.);

4° Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 65 de la C.I.M. et de l'article 64 de la C.I.V. de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA.

Pour la Belgique :

Vicomte de LANTSHEERE.
J. TRUYEN.

AANVULLEND PROTOCOL

tot de Internationale Overeenkomsten van 25 October 1952,
betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (C.I.M.)
en van reizigers en bagage (C.I.V.).

DE ONDERGETEKENDE GEVOLMACHTIGDEN,

zijn omtrent de volgende bepalingen overeengekomen :

1° De Staten die de Overeenkomsten van 25 October 1952 niet hebben ondertekend, of de landsgedeelten van zulke Staten, en op de spoorweglijnen derwelke de Overeenkomsten van 23 November 1933 worden toegepast, kunnen de Zwitserse Regering er van in kennis stellen dat zij de bepalingen van de Overeenkomsten van 1952, bij binnenlandse wetgeving, hebben aangenomen en dat zij deze volgens de regels van hun grondwet zullen toepassen;

2° Ingeval voormelde kennisgeving is gedaan, heeft ze volgende uitwerking :

a) De bepalingen van de Overeenkomsten van 1952 zijn van toepassing in de betrekkingen tussen de verdragsluitende Staten en de Staten of landsgedeelten die onder 1° zijn vermeld en deze kennisgeving hebben gedaan, bij het verstrijken van een termijn van dertig dagen ingaande op de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Zwitserse Regering indien de Overeenkomsten in werking zijn getreden of, in het tegenovergesteld geval, op de datum dat ze in werking treden;

b) De Zwitserse Regering stelt de datum van ontvangst van de kennisgeving vast en deelt deze mede aan de Staten die aan de Overeenkomsten van 1952 deelhebben, alsmede aan de Staten of landsgedeelten van Staten die van de onder 1° vermelde mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

c) Verscheidene landsgedeelten die overeenstemmen met een der onder 1° vermelde Staten hebben niet meer dan één stem. De modaliteiten van toepassing van dit beginsel zullen geregeld worden bij een intergouvernementele Conferentie van de Staten die de Overeenkomsten van 1952 hebben ondertekend. In alle andere opzichten hebben deze Staten of hun landsgedeelten dezelfde rechten en plichten als de Staten die de Overeenkomsten van 1952 hebben bekrachtigd of er tot zijn toegetreden.

3° Ten einde de voorschriften der Overeenkomsten van 1952 wat betreft de lijnen van de landsgedeelten der Staten die niet hebben ondertekend of niet zijn toegetreden, volgens het recht van het Verenigd Koninkrijk verplichtend te maken voor de gebruiker, is de Regering van het Verenigd Koninkrijk, in afwijking van de bepalingen van deze Overeenkomsten, gerechtigd om, voor het verkeer uit het Verenigd Koninkrijk, in de gedrukte formules van de vrachtbrief (C.I.M.), van het internationaal plaatsbewijs en van het bagagebiljet (C.I.V.) een verwijzing naar dit aanvullend Protocol op te nemen;

4° Dit Protocol, dat de Overeenkomsten van 1952 aanvult, ligt tot op 1 Juni 1953 open ter ondertekening.

Het moet bekrachtigd worden.

De Staten die dit Protocol vóór deze datum niet zullen ondertekend hebben en de Staten die bij toepassing van artikel 65 van de C.I.M. en van artikel 64 van de C.I.V. van 1952 aan voormelde Overeenkomsten deelhebben, kunnen door kennisgeving tot dit Protocol toetreden.

De bekrachtigingsoorkonde of de kennisgeving van de toetreding zal bij de Zwitserse Regering worden neergelegd.

Dit Protocol treedt in werking zes maanden vóór de datum die voor de invoering van de Overeenkomsten van 1952 is vastgesteld.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde Gevolmachtigden, voorzien van hun volmachten die in behoorlijke vorm werden bevonden, dit Protocol hebben getekend.

Gedaan te Bern, op elf April negentienhonderd drie en vijftig, in een enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in de Archieven van het Zwitsers Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elke op deze Conferentie vertegenwoordigde Regering zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :

Dr. SMETANA.

Voor België :

Burggraaf de LANTSHEERE.
J. TRUYEN.

Pour la Bulgarie :
 B. TZVETKOV.
 Pour le Danemark :
 Th. JENSEN.
 Pour l'Espagne :
 J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
 Pour la Finlande :
 K. LINDEN.
 Pour la France :
 J. CHAUVEL.
 Pour la Grèce :
 PHILON PHILON.
 Pour la Hongrie :
 V. SANDOR.
 Pour l'Italie :
 O. BALDONI.
 Pour le Liban :
 CHATILA.
 Pour le Liechtenstein :
 W. STUCKI.
 Pour le Luxembourg :
 A. J. STURM.
 Pour la Norvège :
 O. HOLTMON.
 Pour les Pays-Bas :
 A. BENTINCK.
 Pour la Pologne :
 J. TARNAWSKI.
 Pour le Portugal :
 Antonio FERRO.
 Pour la Roumanie :
 E. STOFFEL.
 Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
 Denis O'NEILL.
 Pour la Suède :
 G. de SYDOW.
 Pour la Suisse :
 W. STUCKI.
 Pour la Tchécoslovaquie :
 SIMOVIC.
 Pour la Turquie :
 B. BALCIOGLU.
 Pour la Yougoslavie :
 Sv. SAVICEVIC.

Voor Bulgarijē :
 B. TZVETKOV.
 Voor Denemarken :
 Th. JENSEN.
 Voor Spanje :
 J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
 Voor Finland :
 K. LINDEN.
 Voor Frankrijk :
 J. CHAUVEL.
 Voor Griekenland :
 PHILON PHILON.
 Voor Hongarijē :
 V. SANDOR.
 Voor Italiē :
 O. BALDONI.
 Voor Liban :
 CHATILA.
 Voor Liechtenstein :
 W. STUCKI.
 Voor Luxemburg :
 A. J. STURM.
 Voor Noorwegen :
 O. HOLTMON.
 Voor Nederland :
 A. BENTINCK.
 Voor Polen :
 J. TARNAWSKI.
 Voor Portugal :
 Antonio FERRO.
 Voor Roemeniē :
 E. STOFFEL.
 Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :
 Denis O'NEILL.
 Voor Zweden :
 G. de SYDOW.
 Voor Zwitserland :
 W. STUCKI.
 Voor Tsjechoslovakijē :
 SIMOVIC.
 Voor Turkijē :
 B. BALCIOGLU.
 Voor Joegoslavië :
 Sv. SAVICEVIC.

RÈGLEMENT RELATIF
A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER,
SIGNÉ A BERNE, LE 11 AVRIL 1953.

REGLEMENT BETREFFENDE
HET CENTRAAL BUREAU VOOR HET INTERNATIONAAL
VERVOER PER SPOORWEG,
ONDERTEKEND OP 11 APRIL 1953, TE BERN.
(Vertaling)

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS.

sont convenus :

A. — Que les dispositions constituant l'Annexe V à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) du 25 octobre 1952 seront les suivantes :

ANNEXE V.

(Art. 57.)

REGLEMENT RELATIF
A 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, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif :

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants;

b) la Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures;

c) si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant;

d) chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux;

e) le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le Règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet;

b) le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité admi-

DE ONDERGETEKENDE GEVOLMACHTIGDEN.

zijn overeengekomen :

A. — Dat de bepalingen van Bijlage V tot de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) van 25 October 1952, zullen zijn als volgt :

BIJLAGE V.

(Art. 57.)

REGLEMENT BETREFFENDE
HET CENTRAAL BUREAU VOOR HET INTERNATIONAAL
VERVOER PER SPOORWEG.

Eerste artikel.

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg heeft zijn zetel te Bern, onder de auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn activiteit, zowel op administratief als op financieel gebied, wordt binnen het bij de bepalingen van artikel 57 van de Overeenkomst vastgesteld kader uitgeoefend en aan een administratief Comité opgedragen.

Het administratief Comité :

a) zorgt hiertoe voor de goede toepassing, door het Centraal Bureau, van de Overeenkomsten alsmede van de andere teksten voortvloeiende uit de Herzieningsconferenties en stelt zo nodig de passende maatregelen voor om de toepassing van deze Overeenkomsten en teksten te vergemakkelijken;

b) geeft een met reden omkleed advies over de kwesties die op de activiteit van het Centraal Bureau kunnen betrekking hebben en die door een Verdragsluitende Staat of door de directeur van het Bureau aan het Comité worden voorgelegd.

§ 2. a) Het administratief Comité vergadert te Bern. Het bestaat uit negen leden die onder de Verdragsluitende Staten worden gekozen;

b) het Zwitsers Eedgenootschap beschikt over een vaste zetel in het Comité en neemt het voorzitterschap van dit Comité waar. De andere Staten-leden worden voor vijf jaar benoemd. De Diplomatieke Conferentie die de Overeenkomst in werking moet laten treden, bij uitvoering van artikel 64 er van, en rekening houdende met een billijke geografische verdeling, wijst de Staten aan die voor de eerste periode van vijf jaar deel uitmaken van het Comité. Zij beslist over de passende schikkingen om de samenstelling van het Comité voor de volgende periode te bepalen;

c) indien er zich onder de Staten-leden een vacatuur voordoet, wijst het Administratief Comité zelf een andere Verdragsluitende Staat aan om de vacante zetel te bezetten;

d) elke Staat-lid wijst als afgevaardigde in het Administratief Comité een persoon aan die bevoegd is uit hoofde van zijn ondervinding in zake kwesties van internationaal vervoer;

e) het administratief Comité stelt zijn huishoudelijk reglement vast en organiseert zich zelf.

Het houdt elk jaar ten minste een gewone vergadering; het houdt bovendien buitengewone vergaderingen wanneer ten minste drie Staten-leden er om verzoeken.

Het Secretariaat van het Administratief Comité wordt door het Centraal Bureau waargenomen.

De proces-verbalen van de zittingen van het Administratief Comité worden naar al de Verdragsluitende Staten gezonden.

f) de functies van afgevaardigde van een Staat-lid zijn kosteloos en de verplaatsingskosten die hieruit voortvloeien zijn ten laste van deze Staat.

§ 3. a) Het administratief Comité maakt het Reglement op betreffende de inrichting, de werking en het statuut van het personeel van het Centraal Bureau. De Zwitserse Regering legt daarop een ontwerp voor aan het Comité;

b) het administratief Comité benoemt de directeur, de onderdirecteur en de adviseurs van het Centraal Bureau; de Zwitserse Regering maakt daartoe een voordracht aan het Comité. Voor deze benoemingen

nistratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique;

c) le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) le Comité administratif adresse à chaque conférence de revision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Art. 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou de parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de fr. 1.40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de 50 % au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite 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 est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant 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 avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de 5 % à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Art. 3.

§ 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

houdt het Administratief Comité meer in het bijzonder rekening met de bevoegdheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling;

c) het Administratief Comité hecht zijn goedkeuring aan de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau, rekening houdende met de bepalingen van verderstaand artikel 2, alsmede aan het jaarverslag.

De verificatie van de rekeningen van het Centraal Bureau, die uitsluitend slaat op de overeenstemming van de boekhoudingsgeschriften en -stukken, binnen het kader van de begroting, wordt door de Zwitserse Regering gedaan. Deze maakt die rekeningen, met een verslag, over aan het Administratief Comité.

Het Administratief Comité deelt de beslissingen, resoluties en aanbevelingen die het moet formuleren, samen met het jaarverslag van het Centraal Bureau en de jaarlijkse rekening van dit laatste, mede aan de Verdragsluitende Staten;

d) het Administratief Comité stuurt aan elke herzieningsconferentie, ten minste twee maanden vóór de opening er van, een verslag over het geheel van zijn activiteit sedert de vorige conferentie.

Art. 2.

§ 1. 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, waarop de Overeenkomst van toepassing is. Evenwel dragen scheepvaartlijnen in de kosten slechts bij naar verhouding van de helft van haar trajecten. De bijdrage bedraagt voor elke Staat ten hoogste fr. 1.40 per kilometer. Deze bijdrage kan bij uitzondering, na overleg tussen de betrokken Regering en het Centraal Bureau, en goedkeuring van het Administratief Comité, met ten hoogste 50 % worden verminderd voor lijnen die in bijzondere voorwaarden geëxploiteerd worden. Het bedrag van het jaarlijks krediet per kilometer wordt voor elk dienstjaar door het Administratief Comité, het Centraal Bureau gehoord, vastgesteld. Het wordt steeds ten volle geheven. Als de werkelijke kosten van het Centraal Bureau het bedrag van het op die grondslag berekend krediet niet bereikt hebben, wordt het niet bestede saldo in een reservefonds gestort.

§ 2. Bij de toezending aan de Verdragsluitende Staten van het jaarverslag en van de jaarlijkse rekening nodigt het Centraal Bureau deze uit tot storting van hun bijdragen in de kosten van het verstreken dienstjaar. Een Staat, die op 1 October zijn aandeel niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal Bureau in de aanvang van het volgende jaar een nieuw, tegelijkertijd met zijn verslag over het verstreken dienstjaar. Is op 1 Juli daaropvolgend generlei gevolg aan dat rappel gegeven, dan wordt een vierde poging bij de nalatige Staat 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 vóór het einde van het jaar niet heeft plaats gehad, het uitblijven daarvan zal worden aangemerkt als een stilzwijgende uiting van zijn wens om zich aan de Overeenkomst te onttrekken. Wordt aan deze laatste stap vóór 31 December geen gevolg gegeven, dan gaat het Centraal Bureau, acte nemende van de stilzwijgend te kennen gegeven wens van de in gebreke gebleven Staat om zich aan de Overeenkomst te onttrekken, over tot schrapping van de lijnen van die Staat uit de lijst der lijnen, welke tot het internationaal vervoer zijn toegelaten.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten zoveel mogelijk gedekt worden uit de gewone kredieten, 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 een afzonderlijke rekening ten laste van de andere Verdragsluitende Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometers lijnen, dat op de dag der tenlastebrenging onder de Overeenkomst viel; daarin zal elke Staat in zover worden betrokken als hij gedurende het tweejarig tijdvak, dat op het tijdstip van uittreding van de nalatige Staat is verstreken, met deze deel heeft genomen aan de Overeenkomst.

§ 4. De Staat, wiens lijnen overeenkomstig de in voorgaande § 2 vermelde voorwaarden werden geschrapt, mag deze niet opnieuw voor de dienst van het internationaal vervoer doen inschrijven dan na voorafgaande betaling van de bedragen, welke hij voor de in aanmerking komende jaren verschuldigd is gebleven en wel met een rente van 5 %, te rekenen van het einde van de zesde maand, welke is verstreken sedert de dag, waarop het Centraal Bureau hem voor de eerste maal heeft uitgenodigd om het te zijnen laste komende deel der kosten te betalen.

Art. 3.

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandblad uit, bevattende de inlichtingen nodig voor de toepassing van de Overeenkomst, met name de mededelingen betreffende de lijst der spoorwegen en andere onder-

d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que, les études 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 contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Art. 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise 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 ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 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 est 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 ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, 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 contractant dont 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 contractant dont 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.

Art. 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d à f, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Art. 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

nemingen en betreffende de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen, alsmede de studiën welke het nuttig mocht achten daarin op te nemen.

§ 2. Het blad wordt in het Frans en in het Duits gesteld. Een exemplaar wordt kosteloos aan elk der Verdragsluitende Staten en aan elk der betrokken besturen toegezonden. Voor meer exemplaren, die verlangd worden, moet de door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Art. 4.

§ 1. De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen kunnen door de schuldeisende onderneming aan het Centraal Bureau gezonden, ten einde de voldoening daarvan te bevorderen. Te dien einde zal het Centraal Bureau de vervoeronderneming, die schuldenaar is, aanmanen de vordering te voldoen of de redenen der weigering van betaling mede te delen.

§ 2. Als het Centraal Bureau van oordeel is, dat de voor weigering aangevoerde redenen voldoende gegrond zijn, verwijst het de partijen naar de bevoegde rechter of, indien de partijen daarom verzoeken, naar het bij artikel 60 van de Overeenkomst voorzien scheidsgericht (Bijlage X).

§ 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 vervoeronderneming, die schuldenaar is, gehouden is 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 de bevoegde rechter of door het bij artikel 60 van de Overeenkomst voorzien scheidsgericht (Bijlage X) bij het bureau in bewaring blijven.

§ 4. Ingeval een vervoeronderneming binnen veertien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt haar een nieuwe aanmaning toegezonden met aanduiding van de gevolgen, welke hare verdere weigering zou na zich slepen.

§ 5. Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal Bureau aan de verdragsluitende Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een gemotiveerd bericht, met uitnodiging te overwegen, welke maatregelen genomen moeten worden, bepaaldelijk ook om te onderzoeken, of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Ingeval de verdragsluitende Staat, waartoe de schuldenaar zijnde onderneming behoort, verklaart, dat hij ondanks de wanbetaling meent, die 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 om zich te nemen van de solvabiliteit der bedoelde onderneming, voor zoveel het uit het internationaal vervoer voortvloeiende vorderingen betreft.

Art. 5.

Er wordt een recht geheven tot dekking van de bijzondere kosten, die uit de bij artikel 57, § 1, letters d tot f van de Overeenkomst voorziene activiteit voortvloeien. Het bedrag van dit recht wordt door het administratief Comité, op voorstel van het Centraal Bureau, vastgesteld.

Art. 6.

Overgangsbepaling.

De eerste gewone vergadering van het Administratief Comité die door de Zwitserse Regering wordt bijengeroepen, moet plaats hebben binnen een termijn van twee maanden, te rekenen van de datum waarop de Overeenkomst in werking treedt.

B. — Que les dispositions constituant l'Annexe II à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.) du 25 octobre 1952 seront les suivantes :

ANNEXE II. (Art. 57.)

RÈGLEMENT RELATIF A 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, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif.

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le Directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le Directeur, le Vice-Directeur et les Conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

B. — Dat de bepalingen van Bijlage II tot de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) van 25 October 1952, zullen zijn als volgt :

BIJLAGE II. (Art. 57.)

REGLEMENT BETREFFENDE HET CENTRAAL BUREAU VOOR HET INTERNATIONAAL VERVOER PER SPOORWEG.

Eerste artikel.

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg heeft zijn zetel te Bern, onder de auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn activiteit, zowel op administratief als op financieel gebied, wordt binnen het bij de bepalingen van artikel 57 van de Overeenkomst vastgesteld kader uitgeoefend en aan een administratief Comité opgedragen.

Het administratief Comité

a) zorgt hiertoe voor de goede toepassing, door het Centraal Bureau, van de Overeenkomsten, alsmede van de andere teksten voortvloeiende uit de herzieningsconferenties en stelt zo nodig de passende maatregelen voor om de toepassing van deze Overeenkomsten en teksten te vergemakkelijken;

b) geeft een met reden omkleed advies over de kwesties die op de activiteit van het Centraal Bureau kunnen betrekking hebben en die door een verdragsluitende Staat of door de Directeur van het Bureau aan het Comité worden voorgelegd.

§ 2. a) Het administratief Comité vergadert te Bern. Het bestaat uit negen leden die onder de verdragsluitende Staten worden gekozen.

b) Het Zwitsers Eedgenootschap beschikt over een vaste zetel in het Comité en neemt het voorzitterschap van dit Comité waar. De andere Staten-leden worden voor vijf jaar benoemd. De Diplomatieke Conferentie die de Overeenkomst in werking moet laten treden, bij uitvoering van artikel 63 er van en rekening houdende met een billijke geografische verdeling, wijst de Staten aan die voor de eerste periode van vijf jaar deel uitmaken van het Comité. Zij beslist over de passende schikkingen om de samenstelling van het Comité voor de volgende periode te bepalen.

c) Indien er zich onder de Staten-leden een vacatuur voordoet, wijst het administratief Comité zelf een andere verdragsluitende Staat aan om de vacante zetel te bezetten.

d) Elke Staat-lid wijst als afgevaardigde in het administratief Comité een persoon aan die bevoegd is uit hoofde van zijn ondervinding in zake kwesties van internationaal vervoer.

e) Het administratief Comité stelt zijn huishoudelijk reglement vast en organiseert zich zelf.

Het houdt elk jaar ten minste een gewone vergadering; het houdt bovendien buitengewone vergaderingen wanneer ten minste drie Staten-leden er om verzoeken.

Het Secretariaat van het administratief Comité wordt door het Centraal Bureau waargenomen.

De proces-verbalen van de zittingen van het administratief Comité worden naar al de Verdragsluitende Staten gezonden.

f) De functies van afgevaardigde van een Staat-lid zijn kosteloos en de verplaatsingskosten die hieruit voortvloeien zijn ten laste van deze Staat.

§ 3. a) Het administratief Comité maakt het reglement op betreffende de inrichting, de werking en het statuut van het personeel van het Centraal Bureau. De Zwitserse Regering legt daartoe een ontwerp voor aan het Comité.

b) Het Administratief Comité benoemt de directeur, de onderdirecteur en de adviseurs van het Centraal Bureau; de Zwitserse Regering maakt daartoe een voordracht aan het Comité. Voor deze benoemingen houdt het Administratief Comité meer in het bijzonder rekening met de bevoegdheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions, et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la Conférence précédente.

Art. 2.

§ 1. 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, auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 80 centimes au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de 50 % au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite 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 est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant 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 avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de 5 % à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Art. 3.

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 études qu'il jugerait utile d'y insérer.

c) Het Administratief Comité hecht zijn goedkeuring aan de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau, rekening houdende met de bepalingen van verderstaand artikel 2, alsmede aan het jaarverslag.

De verificatie van de rekeningen van het Centraal Bureau, die uitsluitend slaat op de overeenstemming van de boekhoudingsgeschriften en -stukken, binnen het kader van de begroting, wordt door de Zwitserse Regering gedaan. Deze maakt die rekeningen, met een verslag, over aan het Administratief Comité.

Het administratief Comité deelt de beslissingen, resoluties en aanbevelingen die het moet formuleren, samen met het jaarverslag van het Centraal Bureau en de jaarlijkse rekening van dit laatste, mede aan de Verdragsluitende Staten.

d) Het Administratief Comité stuurt aan elke herzieningsconferentie, ten minste twee maanden vóór de opening ervan, een verslag over het geheel van zijn activiteit sedert de vorige conferentie.

Art. 2.

§ 1. 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, waarop de Overeenkomst van toepassing is. Evenwel dragen scheepvaartlijnen in de kosten slechts bij naar verhouding van de helft van haar trajecten. De bijdrage bedraagt voor elke Staat ten hoogste 80 centimes per kilometer. Deze bijdrage kan bij uitzondering, na overleg tussen de betrokken Regering en het Centraal Bureau, en goedkeuring van het Administratief Comité, met ten hoogste 50 % worden verminderd voor lijnen die in bijzondere voorwaarden geëxploiteerd worden. Het bedrag van het jaarlijks krediet per kilometer wordt voor elk dienstjaar door het Administratief Comité, het Centraal Bureau gehoord, vastgesteld. Het wordt steeds ten volle geheven. Als de werkelijke kosten van het Centraal Bureau het bedrag van het op die grondslag berekend krediet niet bereiken hebben, wordt het niet bestede saldo in een reservefonds gestort.

§ 2. Bij de toezending aan de Verdragsluitende Staten van het jaarverslag en van de jaarlijkse rekening nodigt het Centraal Bureau deze uit tot storting van hun bijdragen in de kosten van het verstreken dienstjaar. Een Staat, die op 1 October zijn aandeel niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal Bureau in de aanvang van het volgende jaar een nieuw, tegelijkertijd met zijn verslag over het verstreken dienstjaar, is op 1 Juli daaropvolgend generlei gevolg aan dat rappel gegeven, dan wordt een vierde poging bij de nalatige Staat 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 vóór het einde van het jaar niet heeft plaats gehad, het uitblijven daarvan zal worden aangemerkt als een stilzwijgende uiting van zijn wens om zich aan de Overeenkomst te onttrekken. Wordt aan deze laatste stap vóór 31 December geen gevolg gegeven, dan gaat het Centraal Bureau, acte nemende van de stilzwijgend te kennen gegeven wens van de in gebreke gebleven Staat om zich aan de Overeenkomst te onttrekken, over tot schrapping van de lijnen van die Staat uit de lijst der lijnen welke tot het internationaal vervoer zijn toegelaten.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten zoveel mogelijk gedekt worden uit de gewone kredieten, 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 een afzonderlijke rekening ten laste van de andere Verdragsluitende Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometers lijnen, dat op de dag der tenlastebrenging onder de Overeenkomst viel; daarin zal elke Staat in zover worden betrokken als hij gedurende het tweejarig tijdvak, dat op het tijdstip van uittreding van de nalatige Staat is verstreken, met deze deel heeft genomen aan de Overeenkomst.

§ 4. De Staat, wiens lijnen overeenkomstig de in voorgaande § 2 vermelde voorwaarden werden geschrapt, mag deze niet opnieuw voor de dienst van het internationaal vervoer doen inschrijven dan na voorafgaande betaling van de bedragen, welke hij voor de in aanmerking komende jaren verschuldigd is gebleven en wel met een rente van 5 %, te rekenen van het einde van de zesde maand, welke is verstreken sedert de dag, waarop het Centraal Bureau hem voor de eerste maal heeft uitgenodigd om het te zijnen laste komende deel der kosten te betalen.

Art. 3.

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandblad uit, bevattende de inlichtingen nodig voor de toepassing van de Overeenkomst, met name de mededelingen betreffende de lijst der spoorwegen en andere ondernemingen en betreffende de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen, alsmede de studien welke het nuttig mocht achten daarin op te nemen.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque État contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Art. 4.

§ 1. Les bordereaux et déances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise 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 ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 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 est 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 ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite 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'État contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet État 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'État contractant dont 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.

Art. 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d à f de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Art. 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juin 1953.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent document.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA.

Pour la Belgique :

Vicomte de LANTSHEERE.

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV.

Pour le Danemark :

Th. JENSEN.

§ 2. Het blad wordt in het Frans en in het Duits opgesteld. Een exemplaar wordt kosteloos aan elk der Verdragsluitende Staten en aan elk der betrokken besturen toegezonden. Voor meer exemplaren, die verlangd worden, moet de door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Art. 4.

§ 1. De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen, kunnen door de schuldeisende onderneming aan het Centraal Bureau worden gezonden, ten einde de voldoening daarvan te bevorderen. Te dien einde zal het Centraal Bureau de vervoeronderneming, die schuldenaar is, aanmanen de vordering te voldoen of de redenen der weigering van betaling mede te delen.

§ 2. Als het Centraal Bureau van oordeel is, dat de voor weigering aangevoerde redenen voldoende gegrond zijn, verwijst het de partijen naar de bevoegde rechter of, indien de partijen daarom verzoeken, naar het bij artikel 60 van de Overeenkomst voorzien scheidsrecht (Bijlage IV).

§ 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 vervoeronderneming, die schuldenaar is, gehouden is 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 de bevoegde rechter of door het bij artikel 60 van de Overeenkomst voorzien scheidsrecht (Bijlage IV) bij het Bureau in bewaring blijven.

§ 4. Ingeval een vervoeronderneming binnen veertien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt haar een nieuwe aanmaning toegezonden met aanduiding van de gevolgen, welke hare verdere weigering zou na zich slepen.

§ 5. Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal Bureau aan de Verdragsluitende Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een gemotiveerd bericht, met uitnodiging te overwegen, welke maatregelen genomen moeten worden, bepaaldelijk ook om te onderzoeken, of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Ingeval de Verdragsluitende Staat, waartoe de schuldenaar zijnde onderneming behoort, verklaart, dat hij ondanks de wanbetaling meent, die 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 zoveel het uit het internationaal vervoer voortvloeiende vorderingen betreft.

Art. 5.

Er wordt een recht geheven tot dekking van de bijzondere kosten die uit de bij artikel 57, § 1, letters d tot f van de Overeenkomst voorziene activiteit voortvloeien. Het bedrag van dit recht wordt door het Administratief Comité, op voorstel van het Centraal Bureau, vastgesteld.

Art. 6.

Overgangsbepaling.

De eerste gewone vergadering van het Administratief Comité die door de Zwitserse Regering wordt bijeengeroepen, moet plaats hebben binnen een termijn van twee maanden, te rekenen van de datum waarop de Overeenkomst in werking treedt.

Dit document blijft tot op 1 Juni 1953 ter ondertekening open.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde gevolmachtigden voorzien van hun volmachten die in behoorlijke vorm werden bevonden, dit document hebben getekend.

Gedaan te Bern, op elf April negentienhonderd drie en vijftig, in een enkel exemplaar, dat zal worden neergelegd in de Archieven van het Zwitsers Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :

Dr. SMETANA.

Voor België :

Burggraaf de LANTSHEERE.

Voor Bulgarië :

B. TZVETKOV.

Voor Denemarken :

Th. JENSEN.

Pour l'Espagne :

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Pour la Finlande :

V. HAKKINEN.

Pour la France :

J. CHAUVEL.

Pour la Grèce :

PHILON PHILON.

Pour la Hongrie :

V. SANDOR.

Pour l'Italie :

O. BALDONI.

Pour le Liechtenstein :

W. STUCKI.

Pour le Luxembourg :

A. CLEMANG.

Pour la Norvège :

P. ANKER.

Pour les Pays-Bas :

A. BENTINCK.

Pour la Pologne :

J. ETTINGER.

Pour le Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Pour la Roumanie :

M. GERVESCO.

Pour la Suède :

T. HAMMARSTROM.

Pour la Suisse :

W. STUCKI.

Pour la Tchécoslovaquie :

SIMOVIC.

Pour la Turquie :

H. GERMESYANLIGIL.

Pour la Yougoslavie :

Z. DJERMANOVIC.

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

Denis O'NEILL.

*Pour l'Irak :**Pour l'Iran :*

A. NASSIF.

*Pour le Liban :**Pour la Syrie :**Voor Spanje :*

J. RUIZ de ARANA Y BAUER.
J. de AGUINAGA.

Voor Finland :

V. HAKKINEN.

Voor Frankrijk :

J. CHAUVEL.

Voor Griekenland :

PHILON PHILON.

Voor Hongarijē :

V. SANDOR.

Voor Italië :

O. BALDONI.

Voor Liechtenstein :

W. STUCKI.

Voor Luxemburg :

A. CLEMANG.

Voor Noorwegen :

P. ANKER.

Voor Nederland :

A. BENTINCK.

Voor Polen :

J. ETTINGER.

Voor Portugal :

Antonio Pinto de MESQUITA.

Voor Roemenië :

M. GERVESCO.

Voor Zweden :

T. HAMMARSTROM.

Voor Zwitserland :

W. STUCKI.

Voor Tsjechoslovakië :

SIMOVIC.

Voor Turkijē :

H. GERMESYANLIGIL.

Voor Joegoslavië :

Z. DJERMANOVIC.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

Denis O'NEILL.

*Voor Irak :**Voor Iran :*

A. NASSIF.

*Voor Liban :**Voor Syrië :*