

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

31 JANVIER 1963.

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 Conventions, signés à Berne, le 25 février 1961.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La première convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) a été conclue en 1890 et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893.

En 1923, une convention analogue a été conclue pour le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.).

Ces deux conventions ont été adoptées à plusieurs reprises aux progrès de la technique et aux besoins économiques nouveaux.

Les conventions modifiées en 1952 ont été approuvées par la loi belge du 23 avril 1955 et sont entrées en vigueur dans tous les États contractants le 1^{er} mars 1956.

Aux termes des dispositions des articles 67 (C. I. M.) et 66 (C. I. V.), le Gouvernement suisse s'était engagé à convoquer les délégués des États contractants, en vue de la révision des deux conventions, au plus tard cinq ans après leur mise en vigueur.

Ce délai expirant le 1^{er} mars 1961, la 6^e Conférence eut lieu à Berne du 20 au 25 février 1961. Elle avait été préparée soigneusement par l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer, organisation fondée pour faciliter et assurer l'exécution des dites conventions.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

31 JANUARI 1963.

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 tot die Overeenkomsten, ondertekend op 25 februari 1961, te Bern.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De eerste internationale overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C. I. M.) werd in 1890 gesloten en is op 1 januari 1893 in werking getreden.

In 1923 werd een soortgelijke overeenkomst gesloten voor het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. I. V.).

Beide overeenkomsten werden herhaaldelijk aan de technische vooruitgang en aan de nieuwe economische behoeften aangepast.

De in 1952 gewijzigde overeenkomsten werden door de Belgische wet van 23 april 1955 goedgekeurd, en zijn op 1 maart 1956 in al de contracterende Staten in werking getreden.

Krachtens de bepalingen van artikel 67 (C. I. M.) en 66 (C. I. V.) had de Zwitserse Regering er zich toe verbonden de afgevaardigden van de contracterende Staten bijeen te roepen met het oog op de herziening van de twee overeenkomsten uiterlijk vijf jaar na hun inwerkingtreding.

Daar die termijn op 1 maart 1961 verstreek, had de 6^{de} Conferentie plaats te Bern van 20 tot 25 februari 1961. Zij was zorgvuldig voorbereid geworden door het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg, dat opgericht werd om de uitvoering van deze overeenkomsten te vergemakkelijken en te verzekeren.

Les délégations officielles des 24 États contractants ont participé aux travaux de cette Conférence, ainsi que — mais avec voix consultative — les représentants des organisations internationales gouvernementales s'occupant des problèmes du transport et des organisations internationales non gouvernementales groupant les chemins de fer et les diverses catégories d'usagers.

Cette 6^e conférence n'a pas eu une portée aussi étendue que celle de 1952, la première qui se soit réunie à nouveau après une interruption de 20 ans. Elle a cependant été amenée à examiner de nombreuses propositions s'inspirant de suggestions faites soit par les Unions ferroviaires représentant les transporteurs, soit par la Chambre de Commerce internationale et d'autres organisations représentant les usagers. Les délégués des gouvernements ont eu pleinement conscience de leur mission qui consiste à sauvegarder avant tout les intérêts publics et à trouver une synthèse entre les intérêts particuliers des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires. Dans tous les cas, les intérêts des usagers ont été pris en considération dans la mesure où ils étaient conciliables avec l'intérêt général.

Des dispositions nouvelles apportent une solution à certains problèmes qui étaient pendants depuis bientôt 10 ans et qui, examinés en diverses enceintes internationales, n'avaient pas trouvé jusqu'ici leurs solutions. La Conférence a ainsi apporté une nouvelle et appréciable contribution au développement du droit de transport international.

Les modifications suivantes doivent retenir l'attention :

1. — L'article 5 de la C. I. M. actuelle prévoit que les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport.

Cette disposition est supprimée. Il s'est révélé, en effet, qu'en pratique on ne peut pas toujours la respecter, notamment parce que les envois de denrées périssables, d'animaux vivants, etc., par exemple, sont toujours transportés par priorité.

Par ailleurs, le nouveau texte de l'article 5 de la C. I. M. n'indique plus les conditions auxquelles l'autorité compétente peut ordonner des restrictions à l'obligation de transporter. Il a été admis que les États ont déjà, en vertu de leur souveraineté, le droit d'apporter une limitation à l'obligation de transporter. À l'avenir, les mesures prises à cet égard par les États seront simplement communiquées au public et aux chemins de fer, à charge pour ces derniers de les notifier aux autres chemins de fer. Le texte de l'article 3 de la C. I. V. a été modifié dans le même sens.

Enfin l'article 5 de la C. I. M. dispose que les chemins de fer peuvent décider, d'un commun accord et sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, de limiter le transport des marchandises dans certaines relations, à des points frontières et à des pays de transit déterminés.

Cette disposition permet la concentration du trafic international sur certains itinéraires rationnels.

Une conférence spéciale avait élaboré pour la C. I. M. actuellement en vigueur une disposition complémentaire des États à l'article 5, aux termes de laquelle le transport des marchandises peut être limité, dans certaines relations, par des points frontières déterminés et à des pays de transit déterminés. La validité juridique de ces restrictions apportées au droit reconnu jusqu'ici à l'expéditeur de choisir librement l'itinéraire ayant été mise en doute, il convenait de leur donner dans la C. I. M. un fondement juridique inattaquable.

Désormais, il appartiendra aux chemins de fer de prendre d'un commun accord des mesures concernant la concentration du trafic, l'approbation des Gouvernements restant

De officiële afvaardigingen van de 24 contracterende Staten hebben aan de werkzaamheden van die Conferentie deelgenomen alsmede — maar met raadgevende stem — de vertegenwoordigers van de internationale regeringsorganisaties die zich met vervoerproblemen bezighouden en van de internationale niet regeringsorganisaties waarin de spoorwegen en de verschillende categorieën spoorweggebruikers gegroepeerd zijn.

Deze 6^{de} Conferentie heeft niet zulk een grote draagwijdte gehad als die van 1952, de eerste die gehouden werd na een onderbreking van 20 jaar. Zij heeft weliswaar de talrijke voorstellen onderzocht die steunen op suggesties hetzij van de spoorwegunies die de vervoerders vertegenwoordigen, hetzij van de Internationale Kamer van Koophandel en andere organisaties die de gebruikers vertegenwoordigen. De regeringsafgevaardigden zijn zich ten volle bewust geweest van hun opdracht die erin bestaat eerst en vooral de publieke belangen te vrijwaren en een synthese tussen de particuliere belangen van de afzenders, de vervoerders en de geadresseerden tot stand te brengen. In alle gevallen werden de belangen van de gebruikers in aanmerking genomen voor zover zij met het algemeen belang verenigbaar waren.

Nieuwe bepalingen brengen een oplossing voor sommige problemen die nagenoeg 10 jaar aansleepten en die, onderzocht in de verschillende internationale verbanden, tot hiertoe geen oplossing gevonden hadden. De Conferentie heeft aldus andermaal aanzienlijk bijgedragen tot de ontwikkeling van het internationaal vervoerrecht.

De volgende wijzigingen verdienen de aandacht :

1. — Artikel 5 van de huidige C. I. M. bepaalt dat de zendingen moeten worden verzonden in volgorde van de aanneming ten vervoer.

Deze bepaling wordt ingetrokken. In de praktijk is inderdaad gebleken dat zij niet immer kan nageleefd worden, inzonderheid daar bijvoorbeeld zendingen van aan bederf onderhevige waren, levende dieren, enz., steeds voorrang genieten.

Verder bepaalt de nieuwe tekst van artikel 5 van de C. I. M. niet meer de voorwaarden waaronder de bevoegde overheid beperkingen aan de vervoer verplichtingen kan opleggen. Aangenomen werd dat de Staten, krachtens hun soevereiniteit, alleen reeds het recht hebben de vervoer verplichting te beperken. De daartoe door de Staten getroffen maatregelen moeten voortaan eenvoudigweg ter kennis worden gebracht van het publiek en de spoorwegen; deze laatste moeten dan op hun beurt de andere spoorwegen inlichten. De tekst van artikel 3 van de C. I. V. werd in dezelfde zin gewijzigd.

Ten slotte bepaalt artikel 5 van de C. I. M. dat de spoorwegen, in gemeen overleg en mits hun Regeringen het goedvinden, kunnen beslissen het goederenvervoer in sommige verbanden tot bepaalde grenspunten en doorvoerlanden te beperken.

Dank zij deze bepaling kan het internationaal verkeer op sommige rationele trajecten geconcentreerd worden.

Een bijzondere conferentie had voor de thans van kracht zijnde C. I. M. een aanvullende bepaling van de Staten uitgewerkt aan artikel 5 toe te voegen krachtens welke het goederenvervoer in sommige verbanden kan worden beperkt door bepaalde grenspunten en doorvoerlanden. Daar de rechtsgeldigheid van die beperkingen aan het tot hiertoe aan de afzender erkende recht vrij het traject te kiezen, in twijfel getrokken werd, paste het in de C. I. M. een onaanvechtbare juridische grondslag eraan te verlenen.

Voortaan zullen de spoorwegen in gemeen overleg maatregelen inzake concentratie van het verkeer treffen, mits de Regeringen hiermede evenwel akkoord gaan; de getrof-

toutefois requise; les mesures prises seront consignées dans des listes spéciales et publiées.

2. — A l'article 8 § 4 de la C.I.M. actuelle, il est stipulé que les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre de colis, ne fait 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.

Dans la jurisprudence française, une conception basée sur plusieurs arrêts de la Cour de Cassation a prévalu d'après laquelle, à défaut de la mention de vérification du poids ou du nombre des colis par le chemin de fer dans la lettre de voiture, tout autre moyen de preuve de ces indications est exclu.

Cette solution est repoussée par les tribunaux d'autres Etats.

Pour éviter toute ambiguïté, il est ajouté au texte de l'article 8, § 4 de la C.I.M. que les énonciations concernant le nombre et le poids des envois peuvent être prouvées par des moyens autres que la lettre de voiture.

3. — Une disposition nouvelle a été adoptée aux termes de laquelle les modifications décidées pour tenir compte des fluctuations de change, ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication (C.I.M. art. 9 § 1).

Il a été précisé en outre que les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international à l'exclusion des tarifs intérieurs. Les droits des usagers ont cependant été sauvegardés par la disposition que les prix du tarif international ne peuvent conduire, en moyenne, à des taxes sensiblement supérieures à celles qui résultent de la soudure des tarifs intérieurs (C.I.M. art. 9 § 2).

Des atténuations sont apportées au principe rigide qui impose aux chemins de fer la publication de tous les prix et conditions de transport.

Les nouvelles conventions comportent une nouvelle disposition (art. 9 § 3 C.I.M. - 24 § 4 C.I.V.) en vertu de laquelle les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leur gouvernement, en tant que des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables. La publication de ces accords particuliers n'est pas obligatoire.

La plus grande latitude laissée ainsi aux chemins de fer est la conséquence logique et inévitable de la modification profonde survenue dans la structure et dans l'économie des transports dans les divers pays d'Europe.

Les chemins de fer subissent actuellement la concurrence aiguë des autres modes de transport et ne disposent pas de la souplesse commerciale voulue pour lutter à armes égales sur le plan tarifaire avec les autres moyens de transport.

4. — Dans l'intérêt des usagers, il est précisé à l'article 11, § 7 de la C.I.M. que le motif et la durée des suspensions des délais de livraison, notamment pour l'accomplissement des formalités de douane, doivent être mentionnés dans la lettre de voiture. Les usagers peuvent ainsi facilement se rendre compte si le délai de livraison a été respecté par le chemin de fer.

5. — Une modification essentielle a été consacrée par la nouvelle teneur donnée à l'article 15 § 1 de la C.I.M. qui

fen maatregelen dienen te worden opgenomen in speciale lijsten die moeten bekendgemaakt worden.

2. — Artikel 8, § 4, van de huidige C. I. M. bepaalt dat de opgaven in de vrachtbrief betreffende het gewicht of het aantal colli slechts dan als bewijs tegen de spoorweg strekken, indien deze de zending heeft nagewogen of nageteld en dit op de vrachtbrief heeft vastgesteld.

In de Franse rechtspraak heeft een opvatting steunende op verscheidene arresten van het Hof van Cassatie, volgens welke, bij niet-vermelding van verificatie van het gewicht of van het aantal colli, door de spoorweg op de vrachtbrief, elk ander middel van bewijs van die vermeldingen uitgesloten is.

Deze oplossing wordt door de rechtbanken van andere Staten verworpen.

Ter voorkoming van alle dubbelzinnigheid wordt aan de tekst van artikel 8, § 4, van de C. I. M. toegevoegd dat de opgaven betreffende het gewicht of het aantal colli met andere middelen dan de vrachtbrief kunnen bewezen worden.

3. — Een nieuwe bepaling wordt aangenomen, krachtens welke de wijzigingen waartoe besloten werd om rekening te houden met de schommelingen van wisselkoers alsmede de verbeteringen van kennelijke fouten van kracht worden de dag na hun bekendmaking (C. I. M., art. 9, § 1).

Verder werd gepreciseerd dat er kan voorgeschreven worden dat de internationale tarieven in internationaal verkeer verplicht dienen toegepast, met uitsluiting van binnenlandse tarieven. De rechten van de gebruikers werden echter gevrijwaard door de bepaling, volgens welke de prijzen van het internationaal tarief gemiddeld niet tot merklijk hogere vrachtprijzen mogen leiden dan die welke uit de samenvoeging van de binnenlands tarieven voortvloeien (C. I. M., art. 9, § 1).

Het strakke principe dat de spoorwegen de bekendmaking van al de prijzen en vervoer voorwaarden oplegt, werd enigszins getemperd.

De nieuwe overeenkomsten bevatten een nieuwe bepaling (art. 9, § 3, C. I. M.-24, § 4, C. I. V.), krachtens welke de spoorwegen bijzondere overeenkomsten kunnen sluiten waarbij vrachtverlagingen of andere voordelen toegekend worden, mits deze door hun Regeringen worden goedgekeurd en voor zover vergelijkbare voorwaarden worden verleend aan de gebruikers die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden. Bekendmaking van deze bijzondere overeenkomsten is niet verplicht.

De grotere vrijheid die aldus aan de spoorwegen gelaten wordt is het logische en onafwendbaar gevolg van de grondige wijziging in de structuur en in de economie van het vervoer in de verschillende Europese landen.

De spoorwegen ondervinden thans de scherpe concurrentie van de andere vervoertakken en beschikken niet over de gewenste commerciële soepelheid om met gelijke wapens op tariefgebied met de andere vervoermiddelen te kampen.

4. — In het belang van de gebruikers werd er in artikel 11, § 7, van de C. I. M. nader bepaald dat de reden en de duur van de schorsingen van de leveringstermijnen, inzonderheid voor de vervulling van de douaneformaliteiten, op de vrachtbrief moeten vermeld worden. De gebruikers kunnen aldus gemakkelijk nagaan of de leveringstermijn door de spoorweg in acht werd genomen.

5. — Een essentiële wijziging werd bekrachtigd door de nieuwe draagwijdte van artikel 15 § 1 van de C. I. M. waar-

met fin au monopole que le chemin de fer détient en matière de dédouanement en cours de route.

L'expéditeur (ou le destinataire suivant le cas) ou son mandataire, sont autorisés à accomplir les formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives, si et dans la mesure où les lois et règlements nationaux l'autorisent. Les dispositions actuelles permettent déjà à l'expéditeur (ou au destinataire) de procéder au paiement des droits et autres frais « dans la limite prévue par les lois et règlements ». Les nouvelles dispositions ont étendu le droit d'intervention des usagers dans les opérations de dédouanement dans la mesure où la réglementation nationale l'autorise. Ni l'expéditeur, ni le destinataire n'ont toutefois le droit de prendre possession de la marchandise en cours de route.

L'intervention de l'expéditeur ou éventuellement du destinataire dans le contrat de transport a rendu d'autre part indispensable l'insertion à l'article 27, § 3, d) de la C.I.M. d'une clause de non-responsabilité du chemin de fer pour les risques particuliers inhérents à l'accomplissement par l'usager des formalités de douane.

6. — Une modification importante a été apportée au droit de l'expéditeur de modifier le contrat en ce sens que le destinataire aura le droit de disposer de la marchandise lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination, pour autant que l'expéditeur ne l'aura pas privé expressément de ce droit par une mention correspondante dans la lettre de voiture (art. 22, § 1, C.I.M.).

7. — A la C.I.M. et à la C.I.V., un article 40 nouveau dispose que dans les cas prévus à l'article 27 § 1 C.I.M. ou à l'article 30, § 1 C.I.V., toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la Convention.

Cette disposition a pour but de dissiper tous les doutes concernant l'exclusion de l'action délictuelle dans les cas considérés.

8. — Dans le cadre de l'OECE (Organisation Européenne de Coopération Economique), l'Agence Européenne pour l'énergie nucléaire a élaboré une Convention qui a été signée le 29 juillet 1960 d'après laquelle toute la responsabilité pour les dommages de tous genres causés par l'énergie nucléaire, est concentrée sur l'exploitant de l'installation nucléaire, même si l'accident est imputable au transporteur.

En conséquence, il a été prévu (art. 64 de la C.I.M. et 63 de la C.I.V.) que le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que l'exploitant de l'installation nucléaire est responsable de ce dommage, en vertu de prescriptions spéciales.

9. — Dans la situation actuelle, les enfants jusqu'à l'âge de quatre ans révolus sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte. Les tarifs peuvent toutefois prévoir une limite d'âge supérieure à 4 ans.

Dans la nouvelle C.I.V. (art. 6), il est stipulé que, jusqu'à l'âge de cinq ans, les enfants sont transportés gratuitement et que les tarifs peuvent prévoir une limite d'âge différente sans pouvoir être inférieure à 4 ans.

Le nouveau texte, qui ne change rien quant au fond, marque la tendance de certains Etats d'augmenter la limite d'âge donnant droit à la gratuité, tout en laissant aux autres, dont les réseaux ne peuvent envisager pareille

bij een einde gemaakt wordt aan het monopolie van de spoorweg inzake inkleding onderweg.

De afzender (of de geadresseerde al naar het geval) of zijn gevolmachtigde, mag zelf de douane- of andere ambtelijke formaliteiten vervullen indien en voor zover zulks bij de nationale wetten en reglementen toegelaten is. Bij de huidige bepalingen is het de afzender (of de geadresseerde) reeds toegelaten de tolrechten en andere kosten te betalen « binnen de bij de wetten en reglementen toegelaten perken ». De nieuwe bepalingen hebben het recht van tussenkomst van de gebruikers in de inkleringsverrichtingen verruimd in de mate waarin de nationale reglementering zulks toelaat. De afzender noch de geadresseerde heeft evenwel het recht het goed onderweg in bezit te nemen.

De tussenkomst van de afzender of eventueel van de geadresseerde in het vervoercontract heeft verder de opneming gevegd, in artikel 27, § 3, d) van de C. I. M., van een bepaling tot ontheffing van aansprakelijkheid van de spoorweg voor het bijzonder risico dat aan de vervulling van de douaneformaliteiten door de gebruiker verbonden is.

6. — Een belangrijke wijziging werd aan het recht van de afzender om het contract te wijzigen, gebracht, in die zin, dat de geadresseerde het recht zal hebben over het goed te beschikken wanneer de zending binnengekomen is in het douanegebied van het land van bestemming, voor zover de afzender de geadresseerde niet uitdrukkelijk van dat recht ontheft door een desbetreffende vermelding op de vrachtbrief (art. 22, § 1, C. M. I.).

7. — In de C. I. M. en de C. I. V. bepaalt een nieuw artikel 40 dat in de gevallen voorzien in artikel 27, § 1 C. I. M. of in artikel 30, § 1, C. I. V., alle rechtsovereenkomst tegen de spoorweg kan ingesteld worden.

Deze bepaling strekt ertoe alle twijfel omtrent de uitsluiting van de delictuele vordering in de beschouwde gevallen uit de weg te ruimen.

8. — In het kader van de E. O. E. S. (Europese Organisatie voor Economische Samenwerking) heeft het Europees Agentschap voor Kernenergie een overeenkomst uitgewerkt die op 29 juli 1960 ondertekend werd, volgens welke de ganse aansprakelijkheid voor allerhande schade veroorzaakt door de kernenergie rust op de exploitant van de nucleaire installatie, zelfs indien het ongeval aan de vervoerder te wijten is.

Derhalve is bepaald (art. 64 van de C. I. M. en 63 van de C. I. V.), dat de spoorweg ontheven is van de aansprakelijkheid die hij draagt wanneer de schade wordt veroorzaakt door een nucleair ongeval en de exploitant van de nucleaire installatie voor die schade aansprakelijk is.

9. — Bij de huidige reglementering worden de kinderen, jonger dan vier jaar voor wie geen afzonderlijke plaats verlangd wordt, kosteloos vervoerd zonder plaatsbewijs. Bij de tarieven kan echter een hogere leeftijdsgrens dan 4 jaar worden vastgesteld.

De nieuwe C.I.V. (art. 6) bepaalt dat, tot de leeftijd van vijf jaar, de kinderen kosteloos vervoerd worden en dat de tarieven een andere leeftijdsgrens kunnen vaststellen, voor zover die grens niet lager ligt dan 4 jaar.

De nieuwe tekst, die generlei wijziging ten gronde bevat, wijst op de strekking van sommige Staten tot verhoging van de leeftijdsgrens voor het kosteloze vervoer, terwijl de andere, waarvan de netten zulke maatregel, om budgettaire

mesure pour des raisons budgétaires, la possibilité de maintenir le statu-quo.

10. — Actuellement, la surveillance des colis à la main que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe même lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages où les colis à la main sont déposés hors de la vue du voyageur.

L'article 13, § 5, de la nouvelle C. I. V. prévoit que la surveillance des colis à la main n'incombe pas au voyageur lorsqu'il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture d'un type spécial.

* * *

Le Protocole additionnel aux Conventions C. I. M. et C. I. V. soumis à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats, comporte plusieurs points qui n'entrent pas dans le cadre même des dites Conventions mais engagent cependant les Etats contractants.

Il s'agit notamment du cas particulier des territoires allemands qui avait fait l'objet d'une réglementation provisoire en 1955. Le même régime est reconduit et consacré aux nouvelles Conventions dans le Protocole additionnel.

Les délégués des deux chemins de fer allemands continueront à représenter ces territoires à toutes les séances des Commissions et des Conférences de revision, avec voix consultative. Les instances allemandes compétentes ont marqué leur accord sur cette procédure. Elles se sont déclarées prêtes à entreprendre les démarches voulues afin que les dispositions des nouvelles Conventions soient reprises dans la législation nationale. Dès que les mesures d'application de la nouvelle réglementation auront été ainsi ordonnées, elles seront notifiées au Gouvernement fédéral suisse qui, de son côté, en informera les Etats parties aux Conventions C. I. M. et C. I. V.

Comme cela a déjà été fait en 1953, lors de la conférence extraordinaire, le protocole additionnel habilite le Gouvernement du Royaume-Uni à insérer une référence aux dispositions de ce Protocole dans les formules internationales de la lettre de voiture, du billet et du bulletin de bagage pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, afin de les rendre obligatoires selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Par ailleurs, compte tenu du fait que dans le Royaume-Uni la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que :

a) les dispositions de la C. I. M. ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme;

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la C. I. M.

Enfin, jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I de la C. I. M. contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la C. I. M., à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'An-

reden en niet kunnen in overweging nemen, de gelegenheid gelaten wordt het status quo te handhaven.

10. — Thans moet de handbagage die de reizigers in de rijtuigen medenemen door hen zelf bewaakt worden, zelfs wanneer de rijtuigen van een speciaal type zijn, inzonderheid wanneer zij een bagageruim bevatten waarin de handbagage in ondergebracht wordt buiten het zicht van de reizigers.

Artikel 13 § 5 van de nieuwe C.I.V. bepaalt dat de handbagage niet door de reiziger moet bewaakt worden wanneer hij dit niet kan doen doordat hij zich in een rijtuig van een speciaal type bevindt.

* * *

Het Aanvullend Protocol tot de overeenkomsten C.I.M. en C.I.V., ter ondertekening aan de respectieve gevolmachtigden van de Staten voorgelegd, bevat verscheidene punten die niet binnen het kader zelf van die overeenkomsten vallen, maar niettemin de contracterende Staten verbinden.

Het betreft inzonderheid het bijzonder geval van de Duitse landsgedeelten waarvoor in 1955 een voorlopige reglementering getroffen werd. Hetzelfde stelsel wordt in de nieuwe overeenkomsten verlengd en bekrachtigd in het Aanvullend Protocol.

De afgevaardigden van de twee Duitse spoorwegen zullen verder deze landsgedeelten op al de vergaderingen van de Commissies en van de Herzieningsconferenties met raadgevende stem vertegenwoordigen. De bevoegde Duitse instanties hebben hun instemming met die procedure betuigd. Zij hebben zich bereid verklaard om de nodige stappen te doen opdat de bepalingen van de nieuwe overeenkomsten in de nationale wetgeving zouden opgenomen worden. Zoodra de maatregelen voor de toepassing van de nieuwe reglementering aldus zullen uitgevaardigd zijn, zullen zij worden bekendgemaakt aan de Zwitserse Bondsregering die, op haar beurt, de aan de overeenkomsten C.I.M. en C.I.V. partij zijnde Staten ervan op de hoogte brengt.

Zoals reeds in 1953, op de Buitengewone Conferentie het geval was, machtigt het Aanvullend Protocol de Regering van het Verenigd Koninkrijk ertoe, 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 dit Protocol op te nemen, ten einde ze volgens het recht van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland verplicht te maken.

Ten aanzien van het feit dat de wetgeving op het vervoer in het Verenigd Koninkrijk geen enkele verplichting bevat om de tarieven bekend te maken of om deze voor de gebruikers op dezelfde manier toe te passen, wordt er verder aangenomen dat :

a) de bepalingen van de C. I. M. in het Verenigd Koninkrijk niet worden toegepast wanneer zij de verplichting inhouden tarieven bekend te maken en ze voor de gebruikers op dezelfde wijze toe te passen;

b) de vrachtprijzen en de bijkomende kosten die de spoorweg in het Verenigd Koninkrijk mag innen, er toepasselijk zijn op het internationaal verkeer dat aan de C. I. M. onderworpen is.

Ten slotte is bepaald dat tot bij de afsluiting en de inwerkingtreding van een bijzonder aanhangsel tot Bijlage I van de C. I. M. met de afwijkende voorschriften betreffende het spoor-zeeverkeer van de gevaarlijke stoffen tussen het vasteland en het Verenigd Koninkrijk, de gevaarlijke stoffen, die onder het stelsel van de C. I. M. van of naar het Verenigd Koninkrijk zullen vervoerd wor-

nexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses. La même disposition avait déjà été insérée dans un des Protocoles additionnels aux Conventions de 1952.

* * *

C'est en toute confiance que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi approuvant les nouvelles Conventions et le Protocole additionnel s'y rapportant.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

P. H. SPAAK.

*Le Ministre du Commerce extérieur
et de l'Assistance technique,*

M. BRASSEUR.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 16 novembre 1962, 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 conventions,

signés à Berne, le 25 février 1961 », a donné le 3 décembre l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,
G. Holoye et J. Masquelin, conseillers d'Etat,
P. De Visscher et J. Roland, assesseurs de la section de législation,
G. De Leuze, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

*Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.*

*Le Président,
(s.) J. SUETENS.*

den, moeten voldoen aan de voorschriften van Bijlage I en, bovendien, aan de voorwaarden van het Verenigd Koninkrijk dat zijn spoorweg- en scheepvaartreglementeringen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft. Dezelfde bepaling kwam reeds voor in één der Aanvullende Protocollen tot de overeenkomsten van 1952.

* * *

Wij hebben de eer U, in volle vertrouwen, het wetsontwerp tot goedkeuring van de nieuwe overeenkomsten en van het desbetreffende Aanvullend Protocol ter behandeling voor te leggen.

*De Vice-Eerste-Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

*De Minister van Buitenlandse Handel
en Technische Bijstand,*

De Minister van Verkeerswezen,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 16^e november 1962 door de Vice-Eerste-Minister en 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 tot die overeenkomsten,

ondertekend op 25 februari 1961, te Bern », heeft de 3^e december 1962 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste voorzitter,
G. Holoye en J. Masquelin, raadsheren van State,
P. De Visscher en J. Roland, bijzitters van de afdeling wetgeving,
G. De Leuze, adjunct-griffier, griffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

*De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.*

*De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.*

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de l'Assistance technique et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre du Commerce extérieur et de l'Assistance technique et Notre Ministre des Communications 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 Conventions,

signés à Berne, le 25 février 1961, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 18 janvier 1963.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre du Commerce extérieur
et de l'Assistance technique,*

M. BRASSEUR.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste-Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en Technische Bijstand en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Technische Bijstand en Onze Minister van Verkeerswezen 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 tot die Overeenkomsten,

ondertekend op 25 februari 1961, te Bern, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 18 januari 1963.

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

*De Minister van Buitenlandse Handel
en Technische Bijstand,*

De Minister van Verkeerswezen,

8

**Convention internationale concernant le Transport
des Marchandises par chemin de fer (CIM).**

Les plénipotentiaires soussignés, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne, le 25 octobre 1952, ont résolu, en conformité de l'article 67 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet, et sont convenus des articles suivants :

TITRE I^{er}. — 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, acheminés sur des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 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 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.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée, et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

(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 Goederenverkeer
per spoorweg (CIM).**

Vertaling.

De ondergetekende gevolmachtigden, de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 25 oktober 1952 te Bern ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg te herzien, hebben overeenkomstig artikel 67 van die Overeenkomst besloten daartoe een nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeengekomen :

TITEL I. — Doel en draagwijdte van de overeenkomst.

Artikel 1.

Spoorwegen en vervoer waarop de Overeenkomst
van toepassing is.

§ 1. Deze overeenkomst is, behoudens de bij de volgende paragrafen voorziene uitzonderingen, van toepassing op alle goederenzendingen, die met een rechtstreekse vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden voor trajecten gelegen op het grondgebied van ten minste twee der contracterende Staten, en die uitsluitend plaats hebben over lijnen vermeld in de overeenkomstig artikel 59 opgestelde lijst.

§ 2. De zendingen waarvan het station (1) van afzending en het station van bestemming gelegen zijn op het grondgebied van eenzelfde 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, waarvan het transitovervoer plaats heeft, uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen waarop het transitovervoer plaats heeft, niet uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek, indien de betrokken Spoorwegen 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.

Artikel 2.

Bepalingen betreffende gemengd vervoer.

§ 1. Behalve spoorweglijnen kunnen op de in artikel 1 bedoelde lijst ook geregelde automobiëldiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven die op een spoorwegtraject aansluiten en internationaal vervoer bewerkstelligen, met de beperking dat zulke diensten of lijnen, voor zover zij ten minste twee contracterende Staten met elkaar verbinden, slechts met het gemeenschappelijk goedvinden van die Staten op de lijst mogen ingeschreven worden.

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

§ 2. Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous le droit 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.

§ 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, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport :

- 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, leurs 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 de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 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 funéraires 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 la dispense d'escorte ne soit admise sur tous les chemins de fer participant au transport;
 - 2° les frais doivent être payés par l'expéditeur;
 - 3° le transport est soumis aux lois et règlements 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;

les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les locomotives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnés d'un convoyeur; celui-ci assure notamment le graissage. Si l'expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

d) les animaux vivants sont admis sous 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 les cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'expéditions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer. L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs, ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'insérer la mention : « sans convoyeur »;

§ 2. De ondernemingen van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten die voor de spoorwegen uit deze Overeenkomst voortvloeien, met inachtneming van de afwijkingen die noodgedwongen uit het verschil in vervoerwijze 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 laten opnemen, moet ervoor zorgen dat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven bekend gemaakt worden.

§ 4. Voor internationaal vervoer, 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.

Artikel 3.

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

Zijn van het vervoer 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 die zich door hun afmetingen, hun gewicht of hun gesteldheid niet lenen voor het verlangde vervoer, wegens de installaties of het materieel, al was het maar van één der te gebruiken spoorwegen;
- c) voorwerpen waarvan het vervoer verboden is, al was het maar op het gebied van één der te doorlopen Staten;
- d) stoffen en voorwerpen die krachtens Bijlage 1 tot deze Overeenkomst van het vervoer uitgesloten zijn, behoudens de afwijkingen vermeld in artikel 4, § 2.

Artikel 4.

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen.

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

- a) de in Bijlage 1 tot deze Overeenkomst aangeduide stoffen en voorwerpen worden toegelaten onder de aldaar vastgestelde voorwaarden;
- b) lijken worden toegelaten onder de volgende voorwaarden :
 - 1° het vervoer moet als ijsgoed geschieden onder de hoede van een begeleider, tenzij verzending zonder begeleider op alle bij het vervoer betrokken spoorwegen is toegestaan;
 - 2° de kosten moeten door de afzender worden voldaan;
 - 3° het vervoer is onderworpen aan de wetten en reglementen van elke Staat, tenzij het is geregeld bij bijzondere Overeenkomsten tussen verschillende Staten;
- c) op eigen wielen rollend spoorwegmaterieel wordt toegelaten op voorwaarde dat een spoorweg er zich van vergewist, dat het behoorlijk kan lopen en dit staft door een opschrift op het voertuig of door een bijzonder getuigschrift, locomotieven, tenders en motorwagens moeten bovendien worden begeleid door een door de afzender aangewezen bediende, die inzonderheid bevoegd is om ze te smeren; andere op eigen wielen lopende spoorwegvoertuigen dan locomotieven, tenders en motorwagens, mogen vergezeld zijn van een begeleider, die onder meer voor het smeren zorgt. Wenst de afzender van dit recht gebruik te maken, dan moet hij dit in de vrachtbrief vermelden.

d) levende dieren worden toegelaten, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :

1° zendingen levende dieren moeten worden begeleid door een door de afzender aangewezen persoon, behalve voor 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. De afzender is verplicht het aantal begeleiders in de vrachtbrief op te geven of, zo de zendingen niet worden begeleid; daarin te vermelden; « zonder begeleider »;

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 des difficultés particulières, en raison de leurs dimensions, de leur poids ou de leur conditionnement, eu égard aux installations ou au matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter, ne sont admis que sous les conditions particulières à déterminer dans chaque cas par le chemin de fer, après consultation de l'expéditeur; ces conditions peuvent déroger aux prescriptions établies par la présente Convention.

§ 2. Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à 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 cette annexe.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, admettre certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à 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 cette Annexe.

Les accords et clauses tarifaires de ce genre doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, 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'accorder 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. Lorsque l'autorité compétente a décidé que :

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie;

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. Les chemins de fer peuvent décider, d'un commun accord et sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, de limiter le transport de marchandises, dans certaines relations, à des points frontières et à des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont portées à la connaissance de l'Office central qui les communique aux Gouvernements des Etats contractants. Elles sont considérées comme acceptées, si, dans le délai d'un mois, à compter de la date de la communication, elles n'ont fait l'objet d'aucune opposition de la part d'un Etat contractant. En cas d'opposition, si l'Office central ne parvient pas à éliminer les divergences, il réunit les représentants des Etats contractants.

2° de afzender moet zich gedragen naar de voorschriften van het veerartsenijkundig toezicht van de Staten van afzending, van bestemming en van doorvoer;

e) voorwerpen die door hun afmetingen, hun gewicht of hun gesteldheid bijzondere moeilijkheden voor het vervoer opleveren in verband met de installaties of het materieel van al was het maar één der te gebruiken spoorwegen, worden slechts toegelaten onder bijzondere voorwaarden die in elk geval na overleg met de afzender door de spoorweg worden bepaald; die voorwaarden mogen van de voorschriften van deze Overeenkomst afwijken.

§ 2. Twee of meer contracterende Staten kunnen bij schikkingen overeenkomsten dat bepaalde ingevolge Bijlage I tot deze Overeenkomst van het vervoer uitgesloten stoffen of voorwerpen onder bepaalde voorwaarden tot het internationaal vervoer tussen deze Staten zullen worden toegelaten of de in Bijlage I aangeduide stoffen en voorwerpen zullen worden toegelaten onder minder strenge voorwaarden dan die welke in Bijlage I vermeld zijn.

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

Zulke schikkingen en tariefbepalingen moeten ter kennis van het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg gebracht worden.

Artikel 5.

Verplichting van de spoorweg om te vervoeren.

§ 1. De spoorweg moet alle goederen vervoeren tegen de voorwaarden 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 vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. De spoorweg is slechts verplicht die voorwerpen aan te nemen, waarvan het laden, overladen of lossen het gebruik van bijzondere inrichtingen vergt, 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 op het station van afzending van kracht zijnde voorschriften bepalen in welke gevallen dit station verplicht is goederen, die niet aan deze voorwaarden voldoen, voorlopig in bewaring te nemen.

§ 4. Wanneer het bevoegd gezag heeft beslist dat :

a) de dienst geheel of gedeeltelijk wordt opgeheven of geschorst;

b) sommige zendingen van het vervoer worden uitgesloten of slechts onder bepaalde voorwaarden ten vervoer worden toegelaten, moeten de daartoe getroffen maatregelen onverwijld ter kennis worden gebracht van het publiek en de spoorwegen; deze laatste moeten dan op hun beurt de spoorwegen van de andere Staten inlichten met het oog op bekendmaking hunnerzijds.

§ 5. De spoorwegen kunnen, in gemeen overleg en mits hun Regeringen het goedvinden, beslissen het goederenvervoer in sommige verbindingen tot bepaalde grenspunten en doorvoerlanden te beperken.

Die maatregelen worden ter kennis gebracht van het Centraal Bureau dat ze aan de Regeringen van de constaterende Staten mededeelt. Zij worden als aangenomen beschouwd, indien geen enkele constaterende Staat daartegen verzet heeft aangetekend binnen een termijn van een maand te rekenen van de datum van de mededeling. In geval van verzet en zo het Centraal Bureau het geschil niet kan bijleggen, roept het de vertegenwoordigers van de contracterende Staten samen.

Dès que ces mesures peuvent être considérées comme acceptées, l'Office central en informe les Etats contractants. Elles sont alors consignées dans des listes spéciales et publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux.

Ces mesures entrent en vigueur un mois après la communication de l'Office central prévue au troisième alinéa.

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

TITRE II. — Du contrat de transport.

CHAPITRE I^{er}. — Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention un formulaire de lettre de voiture établi par décalque et conforme au modèle prévu à l'Annexe II (1) à la présente Convention. Ce formulaire comprend les cinq feuillets suivants :

- N° 1 : lettre de voiture;
- N° 2 : feuille de route;
- N° 3 : bulletin d'arrivée;
- N° 4 : duplicata de la lettre de voiture;
- N° 5 : souche d'expédition.

Les tarifs peuvent prescrire, pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, l'emploi d'un formulaire de lettre de voiture simplifiée, adapté aux caractéristiques des trafics considérés.

Le formulaire de lettre de voiture doit être imprimé sur papier à écrire blanc, résistant; chacun des feuillets porte, 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.

§ 2. Les lettres de voiture doivent être imprimées dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues française, allemande ou italienne.

Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer peuvent déterminer la langue dans laquelle doit être rédigée la partie de la lettre de voiture à remplir par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, l'expéditeur doit libeller ses indications dans l'une des langues officielles du pays de départ, et joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans l'une de ces 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; sur les autres feuillets du formulaire, elles doivent être parfaitement lisibles. Les lettres de voitures surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés 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 de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;

(1) Déposé au greffe.

Zodra die maatregelen als aangenomen kunnen beschouwd worden, geeft het Centraal Bureau daarvan kennis aan de contracterende Staten. Zij worden dan in speciale lijsten opgenomen en op dezelfde wijze als de internationale tarieven bekendgemaakt.

Die maatregelen worden één maand na de in de derde alinea bedoelde kennisgeving van het Centraal Bureau van kracht.

§ 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 onistane schade.

TITEL II. — Vervoercontract.

HOOFDSTUK I. — Vorm en voorwaarden van het vervoercontract.

Artikel 6.

Inhoud en vorm van de vrachtbrief.

§ 1. De afzender moet voor elke onder deze Overeenkomst valende internationale zending een met doorschrift opgemaakt vrachtbriefformulier overeenkomstig het model van Bijlage II (1) tot deze Overeenkomst overleggen. Dit formulier omvat de volgende vijf bladen :

- nr. 1 : vrachtbrief;
- nr. 2 : geleidebrief;
- nr. 3 : aankomstblad;
- nr. 4 : duplicaat-vrachtbrief;
- nr. 5 : verzendingsblad.

Voor bepaalde belangrijke soorten vervoer of voor bepaalde soorten vervoer tussen aangrenzende landen kan bij de tarieven het gebruik van een vereenvoudigd vrachtbriefformulier, aangepast aan de karakteristieken van het beschouwde vervoer, worden voorgeschreven.

Het vrachtbriefformulier moet gedrukt zijn op stevig, wit schrijfpapier; voor ijlgood moet elk van de bladen voorzien zijn van twee rode streken, van ten minste één centimeter breedte, de ene aan de boven- en de andere aan de benedenrand, op de voor en de achterzijde.

§ 2. De vrachtbrieven moeten gedrukt zijn in twee of eventueel drie talen, waarvan ten minste één het Frans, het Duits of het Italiaans moet zijn.

De internationale tarieven of de overeenkomsten tussen spoorwegen kunnen bepalen in welke taal het door de afzender in te vullen gedeelte van de vrachtbrief moet opgesteld zijn. Bij gebreke van zulke bepalingen moet de afzender die aanwijzingen in een der officiële talen van het land van verzending opstellen en er een Franse, een Duitse of een Italiaanse vertaling aan toevoegen, hetzij de teksten in een van deze talen zijn opgesteld.

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

§ 3. De dik omlinjende gedeelten van het formulier moeten door de spoorweg worden ingevuld, de andere door de afzender. De afzender moet de ongebruikte vakken doorhalen.

§ 4. De keuze van het witte of het roodomrande formulier van de vrachtbrief geeft aan of het goed verzonden moet worden als vrachtgoed of als ijlgood. Behouden overeenkomst tussen al de deelnemende spoorwegen, is het verzoek om de verzending op een gedeelte van de af te leggen afstand als ijlgood 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; op de overige bladen van het formulier moeten zij volkomen leesbaar 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, wat betreft het getal of het gewicht der colli, de verbeterde hoeveelheden voluit in letters vermeldt.

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

- a) de plaats en de datum van de opmaking van de vrachtbrief;
- b) de aanduiding van het station van bestemming, met alle nadere alzonderlijke aanduidingen die nodig zijn om elke verwisseling tussen verschillende stations van dezelfde plaats of van plaatsen met dezelfde of een gelijksoortige naam, te voorkomen;

(1) Ter griffie ingediend.

c) 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;

d) 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'Etat de départ;

e) pour les envois de détail : le nombre de colis; leurs marques ou, à leur défaut, la mention que ces colis portent l'adresse du destinataire; la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement, 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;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou 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;

g) 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 25;

c) la somme en chiffres 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 du remboursement, en chiffres et en lettres, et des débours, en chiffres (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, § 1, deuxième alinéa;

h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case « Déclarations », doit avoir le libellé suivant : « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs »;

i) le nombre des convoyeurs ou la mention « sans convoyeur », conformément à l'article 4, § 1, lettre d), 1°; cette mention doit être inscrite dans la case « Déclarations ».

§ 8. Si l'espace réservé dans la lettre de voiture pour les indications de l'expéditeur est insuffisant, il y a lieu d'utiliser des feuilles complémentaires, qui deviennent parties intégrantes du formulaire de lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies en cinq exem-

c) 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 beambte van dat station mag slechts als geadresseerde worden aangegeven, indien het desbetreffende tarief dit uitdrukkelijk toelaat. Adressen die niet de naam van de geadresseerde aangeven, zoals : « aan de ordres van ... », of « aan de houder van de duplicaat-vrachtbrief », zijn niet toegelaten;

d) de aanduiding van het goed, de opgave van het gewicht, of bij gebreke daarvan, een soortgelijke vermelding, overeenkomstig de voorschriften van de spoorweg van afzending. Wanneer het de afzender krachtens 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 deze laatste door de spoorweg van afzending met het gewicht of met die vermelding aangevuld.

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

e) 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 vermeldingen moeten voorkomen in de vrachtbrief wagenladingen bestaande uit een of meer elementen die, in spoor-zeeverkeer verzonden, dienen overgeladen.

Voor verzendingen 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 eigen gewicht;

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

g) de handtekening van de afzender alsook de vermelding van zijn naam en zijn volledig adres, desnoods aangevuld met zijn telegram- of telefoonadres. De handtekening mag gedrukt of door de stempel van de afzender vervangen zijn, indien de op het station van afzending geldende wetten en reglemente zulks 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, in cijfers, van het overeenkomstig artikel 20 aangegeven belang bij de aflevering;

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

e) het bedrag van het remboursement voluit en in cijfers, en van de voorschotten in cijfers (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, § 1, tweede alinea;

h) de vermelding dat de geadresseerde niet het recht heeft het vervoercontract te wijzigen; deze vermelding, in te schrijven in het vak : « Verklaringen », dient opgesteld als volgt : « Geadresseerde mag geen nadere orders geven »;

i) het aantal begeleiders of de vermelding « zonder begeleider », overeenkomstig artikel 4, § 1, letter d); deze vermelding moet in het vak « Verklaringen » aangebracht worden.

§ 8. Indien de voor de aanwijzingen van de afzender in de vrachtbrief voorbehouden ruimte niet voldoende is, dienen bijbladen gebruikt te worden die een integrerend deel van het vrachtbrief-formulier worden. Deze bijbladen moeten hetzelfde formaat als de vrachtbrief hebben, met doorschrift in vijf exemplaren opgemaakt,

plaires par décalque, datées et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner dans la case en question l'existence des feuillets complémentaires. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même.

§ 9. 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.

§ 10. 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 objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'annexe I à la présente Convention.

§ 11. Une même lettre de voiture ne peut concerner 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.

§ 12. L'expéditeur est autorisé à insérer dans l'espace de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple :

- « Envoi de N... »;
- « Par ordre de N... »;
- « A la disposition de N... »;
- « Pour être réexpédié à N... »;
- « Assuré auprès de N... »;
- « Pour la ligne de navigation N... » ou « 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... »;

Article 7.

Responsabilités pour les énonciateurs de la lettre de voiture.
Mesures à prendre en cas de surcharge.
Surtaxes.

§ 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

gedagtekend en door de afzender ondertekend zijn. Op de vrachtbrieff moet in het desbetreffende vak naar de bijbladen verwezen worden. Wordt het totaal gewicht van de zending aangegeven, dan moet dit op de vrachtbrieff zelf worden ingevuld.

§ 9. Andere verklaringen mogen in de vrachtbrieff 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 vrachtbrieff door andere stukken te vervangen, of daaraan andere dan de bij deze Overeenkomst of bij de tarieven voorgeschreven of toegelaten bescheiden toe te voegen.

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

- a) goederen die uiteraard niet zonder bezwaar kunnen samen geladen worden;
- b) goederen die deels door de spoorweg, 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 samen geladen worden.

§ 11. Een zelfde vrachtbrieff mag slechts betrekking hebben op één enkele wagenlading. Mogen evenwel met één enkele vrachtbrieff 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 wagens worden geladen wanneer dit bij bijzondere bepalingen van het betrokken verkeer of bij internationale tarieven voor het ganse traject is toegestaan.

§ 12. De afzender mag in de daartoe bestemde ruimte van de vrachtbrieff, als eenvoudige inlichting voor de geadresseerde en zonder dat daaruit enigerlei verplichting of verantwoordelijkheid voor de spoorweg voortvloeit, vermeldingen opnemen die op de zending betrekking hebben, zoals b.v. :

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

Artikel 7.

Verantwoordelijkheid voor de opgaven in de vrachtbrieff.
Maatregelen te nemen bij overbelasting. Boeten.

§ 1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de door hem in de vrachtbrieff opgegeven vermeldingen en verklaringen; hij draagt alle gevolgen die mochten voortvloeien uit de omstandigheid dat die verklaring of aanduidingen onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig zijn of op een andere dan de voor elk ervan bestemde plaats vermeld zijn; is die plaats ontoereikend, dan moet een aldaar door de afzender aangebrachte aanduiding verwijzen naar de plaats op de vrachtbrieff waar de verdere vermeldingen voorkomen.

§ 2. De spoorweg heeft te allen tijde het recht te onderzoeken of de zending overeenkomt met de vermelding in de vrachtbrieff en of de in Bijlage I voorgeschreven veiligheidsmaatregelen in acht genomen zijn.

Wordt de inhoud van een zending onderzocht, dan moet, al naar dit onderzoek op het station van afzending of op dat van bestemming plaats heeft, de verzender of de geadresseerde opgeroepen worden 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, niets anders voorschrijven, in tegenwoordigheid van twee niet met de spoorweg in betrekking staande

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.

Le résultat de la vérification des énonciations de la lettre de voiture 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 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 est tenu de constater 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 concernant le poids, le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. En cas de pesage sur un pont-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.

Les pesages effectués sur des ponts-bascules de particuliers sont assimilés à ceux qui le sont des ponts-bascules du chemin de fer, en tant que les conditions établies à ce sujet par le chemin de fer compétent sont remplies.

§ 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 de 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 effectuée sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Les prescriptions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 7. Sans préjudice du paiement de la différence du prix de 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 trois francs par kg 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'observation des mesures de sécurité prescrites dans cette annexe, la surtaxe est de deux francs par kg 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 qui aurait dû être perçu, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, si la désignation avait été régulière, exacte et complète, et celui qui a été calculé d'après la désignation portée par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

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. La disposition de la lettre c, deuxième alinéa, est applicable par analogie;

getuigen geschieden. De spoorweg mag slechts dan tot een onderzoek van de inhoud onderweg overgaan, wanneer de exploitatie-behoefte of de douane- of andere ambtelijke voorschriften dit vergen.

De uitkomst van het onderzoek van de vermeldingen op de vrachtbrieff moet op deze laatste worden aangetekend. Heeft het onderzoek op het station van verzending plaats, dan moet de aantekening ook op de duplicaat-vrachtbrieff aangebracht worden, indien de spoorweg deze in handen heeft. Ingeval de zending niet in overeenstemming is met de vermelding op de vrachtbrieff, worden de kosten van onderzoek, indien deze niet ter plaatse vereffend worden, ten laste van de zending gebracht.

§ 3. De wetten en reglementen van elke Staat regelen de voorwaarden waaronder de spoorweg verplicht is, het gewicht van de goederen of het aantal colli alsmede het werkelijk eigen gewicht van de wagens vast te stellen.

De spoorweg is verplicht de bij de vaststelling van het gewicht, het aantal colli en het werkelijk eigen gewicht van de wagen verkregen uitkomst op de vrachtbrieff 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 eigen gewicht af te trekken; tenzij een afzonderlijke weging van de ledige wagen een ander eigen gewicht oplevert.

De weging op de weegbruggen van particulieren worden met die op weegbruggen van de spoorweg gelijkgesteld, voor zover de daarvoor door de bevoegde spoorweg gestelde voorwaarden vervuld zijn.

§ 5. Indien uit een weging door de spoorweg, na het sluiten van het vervoercontract, een gewichtverschil blijkt, blijft het door het station van verzending vastgesteld gewicht of, bij gebreke daarvan, het door de verzender opgegeven gewicht in volgende gevallen bepalend voor het berekenen van de vrachtprijs :

a) indien het verschil klaarblijkelijk aan de aard van het goed of aan de weersinvloeden toe te schrijven is.

b) indien de weging door de spoorweg, na het sluiten van het vervoercontract, op een weegbrug verricht wordt en geen verschil aangeeft van meer dan twee ten honderd van het door het station van verzending vastgesteld gewicht of, bij gebreke daarvan, van het door de afzender aangegeven gewicht.

§ 6. De afzender moet, voor de door hem zelf te laden zendingen, het maximumdraagvermogen in acht nemen. De voorschriften met betrekking tot het in acht te nemen maximumdraagvermogen worden op dezelfde wijze als de tarieven bekendgemaakt. Op verzoek van de afzender wijst de spoorweg hem het in acht te nemen maximumdraagvermogen aan.

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

a) in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding krachtens bijlage I van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen, bedraagt de boete drie frank per kg brutowinst van het gehele collo;

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

c) in geval van onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van de aard van een zending die 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 vrachtprijs die van het station van afzending tot dat van bestemming had moeten geheven worden, indien de aanduiding regelmatig, nauwkeurig en volledig ware geweest, en die welke volgens de door de afzender in de vrachtbrieff aangebrachte aanduiding werd berekend.

Bestaat een zending uit goederen waarvoor 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. De bepaling van letter c, tweede alinea, is bij analogie van toepassing;

e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à cinq fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédant sur 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.

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

§ 9. Le montant des surtaxes et les motifs de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 10. 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 ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport 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 causes atmosphériques;

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

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

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 § 7, 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.

Article 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 celui-ci 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 voitures relatives 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. Le cas échéant, ces énonciations peuvent être prouvées par des moyens autres que la vérification et la constatation sur la lettre de voiture, par les soins du chemin de fer.

§ 5. Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur la duplicata de la lettre de voiture, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

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

e) in geval van overbelasting van een door de afzender geladen wagen bedraagt de boete het vijfvoudige van de vrachtprijs, van het station van afzending tot dat van bestemming, berekend voor het gewicht, waarmede het maximumdraagvermogen is overschreden.

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

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

§ 9. Het bedrag der boeten en de redenen van de heffing ervan moeten op de vrachtbrief vermeld worden.

§ 10. 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 op de vrachtbrief om weging door de spoorweg heeft verzocht;

c) bij overbelasting ten gevolge van weersinvloeden tijdens het vervoer, indien wordt aangetoond dat de lading van de wagen bij de aanbidding ten vervoer op het station van afzending het maximumdraagvermogen niet overschreed;

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 op de vrachtbrief opgegeven en het vastgestelde gewicht niet meer bedraagt dan twee ten honderd van het aangegeven gewicht.

§ 11. Indien overbelasting van een wagen door het station van afzending of door een tussenstation vastgesteld wordt, kan het overschot van de lading uit de wagen worden verwijderd, ook al is er geen aanleiding tot het heffen van een boete. Zo nodig wordt de afzender onverwijld verzocht te laten weten hoe hij over het overschot van de lading wenst te beschikken.

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 van de lading wordt voor de afgelegde afstand naar het voor de hoofdloading toegepast tarief 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.

Artikel 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. De 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 afstempeling moet, zo de afzender dit verlangt, in zijn tegenwoordigheid geschieden.

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

§ 4. Met betrekking echter tot de goederen die, krachtens de tarieven of krachtens met de afzender getroffen regelingen, voor zover zulke regelingen op het station van afzending zijn toegepast, door de afzender worden geladen, strekken de opgaven in de vrachtbrief betreffende het gewicht of het aantal colli slechts dan als bewijs tegen de spoorwegen indien deze de zending hebben nagewogen of nageteld, en dit op de vrachtbrief hebben vastgesteld. Die opgaven kunnen in voorkomend geval met andere midelen van de verificatie en de vaststelling op de vrachtbrief door de spoorweg bewezen worden.

§ 5. 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 alvorens deze aan de afzender terug te geven.

Dit duplicaat heeft noch de waarde van de vrachtbrief die de zending vergezelt, noch die van een kennisement.

Article 9.

Tarifs. Accords particuliers.

§ 1^{er}. Le prix de 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 ou d'arrivée.

Les majorations de tarif 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, sauf dans les cas suivants :

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) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles 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 être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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.

§ 2. Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel 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'un seul régime de 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 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.

Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs, pourvu qu'en moyenne ils ne conduisent pas à des taxes sensiblement supérieures à celles qui résultent de la soudure des tarifs intérieurs.

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 aux mêmes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix peuvent être accordées pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

§ 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, nécessaire 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 mentionné à l'article 17, § 7.

Artikel 9.

Tarieven. Bijzondere overeenkomsten.

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

Internationale tarieven behoeven echter slechts in die Staten te worden bekendgemaakt, waarvan de spoorwegen als spoorwegen van vertrek of aankomst daarbij betrokken zijn.

Verhogingen van internationale tarieven en andere maatregelen waardoor de bij deze tarieven voorziene voorwaarden verzwakt mochten worden, treden ten vroegste vijftien dagen na hun bekendmaking in werking, behalve in volgende gevallen :

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

b) indien de verhogingen van de prijzen van een internationaal tarief voortvloeien uit een algemene verhoging van de prijzen der binnenlandse tarieven van een deelnemende spoorweg, worden zij van kracht de dag na hun bekendmaking, op voorwaarde dat de aanpassing van de 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 binnenlandse tarieven wordt bekendgemaakt;

c) indien de bij de internationale tarieven vastgestelde vrachtprijzen en bijkomende kosten moeten gewijzigd worden om rekening te houden met de schommelingen van de wisselkoers of indien kennelijke fouten dienen verbeterd, worden die wijzigingen en verbeteringen van kracht de dag na hun bekendmaking.

De tarieven moeten alle gegevens bevatten die 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. De tarieven moeten alle bijzondere bepalingen vermelden die op de verschillende soorten van vervoer betrekking hebben, inzonderheid 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 inzake de leveringstermijn die voor de in aanmerking komende vrachtbrief voortvloeien 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.

Er kan voorgeschreven worden dat de internationale tarieven in internationaal verkeer verplicht dienen toegepast, met uitsluiting van de binnenlandse tarieven, op voorwaarde dat zij gemiddeld niet tot merkelijke hogere vrachtprijzen leiden dan die welke uit de samenvoeging van de binnenlandse tarieven voortvloeien.

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

§ 3. De tarieven moeten voor allen onder dezelfde voorwaarden worden toegepast.

De spoorwegen kunnen bijzondere overeenkomsten sluiten waarbij vrachtverlagingen of andere voordelen toegekend worden, mits deze door hun Regeringen worden goedgekeurd en voor zover vergelijkbare voorwaarden worden verleend aan de gebruikers die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden.

Vrachtenverlagingen mogen worden verleend voor de dienst van de spoorweg, voor de openbare besturen of voor liefdadige werken.

Bekendmaking van de maatregelen genomen krachtens de tweede en de derde alinea is niet verplicht.

§ 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, die voor het behoud van het goed nodig zijn, en ander soortgelijke uitgaven. Deze kosten moeten behoorlijk vastgesteld en afzonderlijk berekend worden op de vrachtbrief, waaraan de bewijsstukken moeten worden gehecht. Indien de verplichting tot betaling van deze kosten op de afzender rust, worden de bewijsstukken niet met de vrachtbrief aan de geadresseerde afgeleverd, maar samen met de in artikel 17, § 7, vermelde onkostennota aan de afzender overhandigd.

Article 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

§ 1^{er}. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer; il ne peut indiquer que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 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 celle 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 les cas visés à l'article 5, §§ 4 et 5, et à l'article 24, § 1^{er}, 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 les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux 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. Le chemin de fer est tenu d'appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 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.

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 dix francs par lettre de voiture.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1^{er}. 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^{er} et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants :

a) pour la grande vitesse :

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

b) pour la petite vitesse :

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

Artikel 10.

Toepasselijke vervoerwegen en tarieven.

§ 1. De afzender mag op de vrachtbijlage de te volgen vervoerweg voorschrijven door deze aan te duiden met grenspunten of grensstations en, in voorkomend geval, met overgangsstations tussen spoorwegen; hij mag slechts grenspunten en grensstations opgeven die in bedoelde verbinding open zijn voor het verkeer.

§ 2. Worden met een vervoerwegvoorschrift gelijkgesteld :

a) de aanwijzing van de stations waar de douane- en andere ambtelijke formaliteiten moeten vervuld worden, 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 tariefelingen van de aangrenzende landen op elkaar aansluiten).

§ 3. De spoorweg mag, buiten de in artikel 5, §§ 4 en 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 de dieren, bijvulling van ijs, enz.) steeds in de door de afzender aangeduide stations worden uitgevoerd, en

b) er 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 vrachtbijlage de toe te passen tarieven voorschrijven. De spoorweg is verplicht die tarieven toe te passen indien de voor de toepassing van die tarieven geldende voorwaarden vervuld zijn.

§ 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.

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 aansluiting van andere tarieven zou bekomen zijn, op vordering van de rechtshabende terug te betalen, voor zover dit verschil tien frank per vrachtbijlage overtreft.

Artikel 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 langer 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 ijsgoed :

1^o termijn voor de verzending 12 uren
2^o termijn voor het vervoer per 300 tariefkilometer of gedeelte daarvan 24 uren

b) voor vrachtgoed :

1^o termijn voor de verzending 24 uren
2^o termijn voor het vervoer, per 200 tariefkilometer of gedeelte daarvan 24 uren

§ 3. Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai 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 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) 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 commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1^{er}. 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;
- 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.

Le motif et la durée des suspensions du délai de livraison prévues sous lettre a) doivent être mentionnés dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces suspensions du délai de livraison peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

§ 8. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée 2 heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 7, lettre c), l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 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.

§ 3. De termijn voor het vervoer wordt volgens de totale 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 hoeverre de spoorwegen bevoegd zijn in de volgende gevallen aanvullings-termijnen 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 die twee lijnen van één zelfde of van verschillende netten verbinden,
 - hetzij een lokaalspoorweg,
 - hetzij van een lijn met een andere dan de normale spoorwijdte,
- c) voor zendingen die worden bevracht tegen uitzonderings- en speciale tarieven voor binnenverkeer tegen verlaagde prijzen;
- d) wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen die kunnen aanleiding geven tot :
 - hetzij een buitengewone verkeerstoename;
 - hetzij buitengewone exploitatiemoeilijkheden.

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

De in § 4, onder d), genoemde aanvullingstermijnen moeten worden bekendgemaakt 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 wettelijke 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° de aan de zending te geven bijzondere zorgen (zorgen te geven aan dieren, bijvulling van ijs, enz.);

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

b) voor vrachtgoedzendingen, op zondagen en wettelijke feestdagen;

c) voor ijlgoodzendingen, op zondagen en bepaalde wettelijke feestdagen, indien de wetten of reglementen van een Staat voorschrijven dat ijlgoodvervoer op de zondagen en die feestdagen geheel of gedeeltelijk wordt geschorst.

De reden en de duur van de onder a) opgesomde schorsingen van de leveringstermijn moeten op de vrachtbrief vermeld worden. Die schorsingen van de leveringstermijn kunnen in voorkomend geval met andere dan de op de vrachtbrief ingeschreven vermeldingen bewezen worden.

§ 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 uur van de eerstvolgende opening van het station.

Bovendien wordt de verstrijking van de leveringstermijn voor ijlgoodzendingen, wanneer die termijn op een in § 7, letter c) bedoelde zondag of wettelijke feestdag ten einde moet lopen, verdaagd tot het overeenkomstig uur van de eerstvolgende werkdag.

§ 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, als 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, als 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, als het zendingen betreft die buiten de stations dienen afgeleverd.

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

§ 1^{er}. Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'Etat de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. Lorsque, par sa nature, 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 qu'elle 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 fait. A défaut de mention sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence ou de l'état défectueux de l'emballage 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 de 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 découper, 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 de chargement 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 transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la porcelaine, la poterie, la verrerie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les fruits, les noix, 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.

Article 13.

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

§ 1^{er}. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise au destinataire, des formalités exigées par les 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.

Artikel 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 de zending weigeren of eisen dat de afzender op de vrachtbrief de afwezigheid van de verpakking ofwel 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 die de spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Wanneer van de afwezigheid van verpakking of van de gebrekkige toestand ervan 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, onverpakt 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 de vrachtbrief naar de op het station van afzending afgegeven algemene verklaring worden verwezen.

§ 6. Behoudens in de tarieven gemaakte uitzonderingen is de afzender verplicht elk collo stukgoed van navermelde duidelijke en onuitwisbare aanwijzingen te voorzien, die volkomen overeenstemmen met de op de vrachtbrief voorkomende aanwijzingen waardoor verwisseling uitgesloten 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 geadresseerde eveneens worden vermeld, en wel onbedekt of onder een omgevouwen etiket dat 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 spoorzeeverkeer, dienen overgeladen.

Oude opschriften of etiketten moeten door de afzender ongeldig gemaakt of verwijderd worden.

§ 7. Behoudens in de tarieven uitdrukkelijk gemaakte uitzonderingen mogen lichte breekbare voorwerpen (als porselein, aardewerk, glaswerk), voorwerpen die in de wagen vestrooid zouden kunnen raken (als ooft, noten, voer, stenen) en goederen die andere colli zouden kunnen verontreinigen of beschadigen (als kolen, kalk, as, gewone aardsoorten, 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.

Artikel 13.

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

§ 1. De afzender is verplicht bij de vrachtbrief bescheiden te voegen die 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 die in een zelfde 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 te gepasten tijde laten toekomen op het stationskantoor, het douanekantoor of enig ander ambtelijk kantoor, waar de formaliteiten dienen vervuld; op de vrachtbrief moet het kantoor worden aangeduid waar deze bescheiden ter beschikking van de spoorweg worden gehouden.

§ 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 du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, 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 qui lui ont été confiées; 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.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1^{er}. 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 contienne d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur, celui-ci est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux. Il est tenu notamment de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. La preuve du chargement défectueux incombe au 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 sont valables pour tout le parcours.

Article 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 1^{er}. 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, peut demander :

a) d'assister lui-même aux opérations prévues à l'alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles;

b) si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, et de procéder, s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres frais.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire n'ont le droit de prendre possession de la marchandise.

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.

§ 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 die uit het ontbreken, de onvolledigheid of de onjuistheid van die bescheiden zou kunnen voortvloeien, behalve in geval van schuld van de spoorweg.

De spoorweg is, in geval van schuld, verantwoordelijk voor de gevolgen van verlies, niet gebruik of onregelmatig gebruik van de op de vrachtbriefform vermeldde bescheiden, die bij dat stuk gevoegd zijn of aan hem toevertrouwd werden; 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.

Artikel 14.

Aanbieding ten vervoer en lading van de goederen.

§ 1. De verrichtingen voor de aanbidding 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 dan wel door de afzender worden geladen, tenzij deze Overeenkomst hieromtrent anders bepaalt of tussen de afzender en de spoorweg een bijzondere op de vrachtbriefform vermeldde overeenkomst is getroffen.

Worden de goederen door de afzender geladen, dan is deze verantwoordelijk voor al de gevolgen van een gebrekkige lading. Hij is onder meer verplicht de schade te herstellen die de spoorweg daardoor mocht geleden hebben. Het bewijs van de gebrekkige lading moet door de spoorweg geleverd worden.

§ 3. De goederen moeten in gesloten wagens, in open wagens, 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 traject van kracht.

Artikel 15.

Douane- en andere ambtelijke formaliteiten.

§ 1. Zolang het goed onderweg is, worden de douane- of andere ambtelijke formaliteiten door de spoorweg vervuld. Het staat de spoorweg vrij deze taak onder eigen verantwoordelijkheid aan een gevolmachtigde toe te vertrouwen ofwel 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 op de vrachtbriefform of de geadresseerde die krachtens artikel 22 een order geeft, vragen :

a) de in de vorige alinea bedoelde behandeling in eigen persoon bij te wonen of zich daarbij door een gevolmachtigde te laten vertegenwoordigen, om alle inlichtingen te geven en ter zake opmerkingen te maken;

b) indien en voor zover zulks toegelaten is bij de wetten en reglementen van het land waar de douane- en andere ambtelijke formaliteiten moeten vervuld worden, zelf voor die formaliteiten te mogen zorgen of ze door een gevolmachtigde te laten vervullen en, eventueel, de douanerechten en andere kosten te betalen.

De afzender, de geadresseerde die over de goederen mag beschikken of hun gevolmachtigde, heeft niet het recht het goed in bezit te nemen.

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 van die formaliteiten niet kan plaats vinden, ofwel 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.

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits 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^{er}, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive 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 indiqué au § 1 si, dans le délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

Article 16.

Livraison.

§ 1^{er}. Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise, contre décharge et contre paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

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. Sont assimilés à la livraison de la marchandise au destinataire, la remise de celle-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer, ainsi que l'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3. 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. 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.

§ 4. 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^{er}, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5. 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 qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux lois et règlements du pays de destination.

Article 17.

Paiement des frais.

§ 1^{er}. 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.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport, les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de 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 de tous frais, à l'exception de... » (désignation exacte des frais qu'il ne prend pas en charge), lorsqu'il prend à sa charge tous les frais sous réserve des exceptions exactement indiquées;

Indien de afzender een frankeringsvoorschrift op de vrachtbrief heeft geplaatst dat de douanerechten omvat, mag de spoorweg de douaneformaliteiten naar eigen keuze, ofwel onderweg ofwel op het station van bestemming vervullen.

§ 2. Behoudens de uitzondering bepaald 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 ingelost binnen een door de op het station van bestemming van kracht zijnde reglementen bepaalde termijn, kan de spoorweg handelen als in § 1 is aangegeven.

Artikel 16.

Aflevering.

§ 1. De spoorweg is verplicht op het station van bestemming de vrachtbrief en het goed tegen aftekening en tegen betaling van de door hem ten laste van de geadresseerde gelegde vorderingen, aan deze laatste af te geven.

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

§ 2. Worden met de aflevering van het goed aan de geadresseerde gelijkgesteld de afgifte ervan, overeenkomstig de geldende bepalingen, aan de douane- of octrooioverheid in hun verzendingslokalen of in hun stapelplaatsen, wanneer deze niet onder de bewaking van de spoorweg staan, alsook de opslag bij de spoorweg of de bewaargeving bij een expediteur of in een openbare stapelplaats.

§ 3. Door 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. Indien de spoorweg het goed aan huis bezorgt of laat bezorgen, wordt de aflevering slechts op het ogenblik van die bezorging als uitgevoerd geacht.

§ 4. 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 laten gelden.

§ 5. 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 volgens zijn beweringen bestaande schade.

§ 6. Overigens wordt het goed afgeleverd overeenkomstig de wetten en reglementen van het land van bestemming.

Artikel 17.

Betaling van de kosten.

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

Voor de toepassing van deze betalingen worden als vrachtprijzen beschouwd de rechten waarmede, volgens het toepasselijk tarief, bij de berekening van de vrachtprijs, de normale of de uitzonderingsstarieven 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, douanerechten en andere kosten) voor zijn rekening neemt;

b) « franco alle kosten, met uitzondering van... » (nauwkeurige opgave van de kosten die hij niet voor zijn rekening neemt), indien hij al de kosten behalve de nauwkeurig opgegeven uitzonderingen voor zijn rekening neemt;

c) « 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, d'après le tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;

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

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

f) « 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;

g) 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;

h) « 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.

Les frais accessoires et autres frais qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre g) combiné avec une des mentions prévues aux lettres a), b), c) ou d).

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 22.

§ 5. 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.

§ 6. Le chemin de fer expéditeur peut 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.

§ 7. 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 détaillé, dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement, est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8. La gare expéditrice doit spécifier, tant dans la lettre de voiture que dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions ou tarifs en vigueur à la gare expéditrice disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans les cas prévus au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 18.

Rectification des perceptions.

§ 1^{er}. 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.

c) « 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;

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

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

f) « 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 inkleding te heffen kosten voor zijn rekening neemt;

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

h) 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 vrachtbijbrief opnemen, op voorwaarde dat zij verenigbaar zijn.

De bijkomende kosten en andere kosten die, volgens de reglementen en de tarieven voor binnenverkeer van het land van afzending of, in voorkomend geval, het toegepast internationaal tarief, voor geheel het betrokken traject moeten worden berekend, alsmede de in artikel 20, § 2, bedoelde premie voor belang bij de aflevering, worden steeds voor het volle bedrag door de afzender betaald, in geval van betaling van de kosten volgens letter g) in verbinding met één der voorschriften sub letters a), b), c) of d).

§ 3. Bij de internationale tarieven mag inzake betaling van de kosten voorgeschreven worden dat alleen bepaalde in § 2 aangeduide vermeldingen ofwel ook andere vermeldingen mogen gebruikt worden.

§ 4. De kosten die de afzender niet voor zijn rekening heeft genomen, worden geacht ten laste van de geadresseerde te zijn gebracht. De kosten zijn evenwel steeds ten laste van de afzender indien de geadresseerde de vrachtbijbrief niet heeft ingelost, zijn rechten overeenkomstig artikel 16, § 4, niet heeft laten gelden of het vervoercontract overeenkomstig artikel 22 niet heeft gewijzigd.

§ 5. Bijkomende kosten, zoals staangeld, magazijngeld, weggeld, waarvan de inning te wijten is aan de geadresseerde of aan een verzoek van zijnentwege, worden steeds door hem betaald.

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

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

§ 8. Het station van afzending moet, zowel op de vrachtbijbrief als op de duplicaat-vrachtbijbrief, de wegens frankering geheven kosten specificeren, behalve wanneer de in het station van afzending geldende voorschriften of tarieven bepalen dat die kosten alleen in de duplicaat-vrachtbijbrief moeten worden gespecificeerd. In de bij § 7 voorziene gevallen moeten die kosten noch in de vrachtbijbrief noch in de duplicaat-vrachtbijbrief worden gespecificeerd.

Artikel 18.

Verbetering van de inningen.

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

§ 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 dix 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.

Article 19

Remboursements et débours.

§ 1^{er}. 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 trente jours 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, en tout ou en partie, 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 même si le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1^{er}).

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

Article 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1^{er}. Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est indiqué à l'article 6, § 7, lettre c).

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

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est calculée pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

CHAPITRE III. — Modification du contrat de transport.

Article 21.

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

§ 1^{er}. 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 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.

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

§ 3. Hetgeen door de spoorweg te weinig in rekening gebracht is, moet, indien de vrachtbrief niet is ingelost, door de afzender worden betaald. Wanneer de geadresseerde de vrachtbrief 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 die hij krachtens het frankeringsvoorschrift in de vrachtbrief 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 tien frank per vrachtbrief bedragen, 5 % rente per jaar berekend.

Deze rente loopt van de dag der ingebrekestelling of van die der in artikel 41 bedoelde administratieve klacht, of, indien de ingebrekestelling of de klacht niet hebben plaats gehad, van de dag der rechtsvordering.

Artikel 19.

Remboursementen 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 het land, 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 dertig dagen 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 geheel of gedeeltelijk 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 één bij de tarieven bepaalde premie geheven; deze premie is ook dan verschuldigd als het remboursement is opgeheven of verminderd door een wijziging van het vervoercontract (artikel 21, § 1).

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

Artikel 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 vrachtbrief worden aangegeven.

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munt van het land van vertrek, in goudfranken of in elke andere bij de tarieven vastgestelde munt.

§ 2. De premie voor belang bij de aflevering wordt voor het gausse traject volgens de tarieven van de spoorweg van afzending berekend.

HOOFDSTUK III. — Wijziging van het vervoercontract.

Artikel 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 vrachtbrief opgegeven geadresseerde af te leveren;
- e) het goed op een ander station dan het in de vrachtbrief opgegeven station van bestemming af te leveren of het naar het station van afzending terug te sturen; in dit geval mag de afzender voorschrijven dat een zending, die aanvankelijk als vrachtgoed is verzonden, als ijsgoed wordt doorgezonden 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.

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 la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

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 IV 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, à qui ce duplicata 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 celui-ci 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, aux frais de l'expéditeur, 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, dans l'un des cas ci-après, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture :

- a) lorsque la lettre de voiture a été retirée par le destinataire;
- b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;
- c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire.

Article 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 1^{er}. 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 de destination, ni 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 de destination.

Le destinataire peut ordonner :

- a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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 het ten laste nemen van kosten van een niet gefrankeerde zending of tot het verhogen van de kosten ten laste genomen, volgens de modaliteiten van artikel 17, § 2.

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 van de 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 duplicaat-vrachtbrief die tegelijkertijd aan de spoorweg moet worden overgelegd. Het station van afzending moet de ontvangst van de nadere order vaststellen door op het duplicaat onder de verklaring van de afzender zijn datumstempel af te drukken. Het duplicaat wordt hem daarna teruggegeven. De spoorweg die de orders van de afzender heeft opgevolgd zonder de overlegging van de duplicaat-vrachtbrief te eisen, is verantwoordelijk voor de schade die hieruit voortvloeit voor de geadresseerde, aan wie deze duplicaat-vrachtbrief 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 kosten van de afzender, 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 voor de afzender tot wijziging van het vervoercontract vervalt in één der navenmelde gevallen, zelfs indien hij in het bezit is van de duplicaat-vrachtbrief :

- a) wanneer de vrachtbrief door de geadresseerde is ingelost;
- b) wanneer deze overeenkomstig artikel 16, § 4, zijn uit het vervoercontract voortvloeiende rechten heeft laten gelden;
- 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.

Artikel 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 niet 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) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives soient effectuées selon l'un des modes prévus à l'article 15, § 1^{er}, deuxième alinéa.

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

e) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, 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 de destination.

Tout ordre donné par le destinataire sous une forme autre que celle qui est 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 le demande, la gare qui a reçu l'ordre transmet celui-ci, aux frais du destinataire, par un télégramme ou par un avis téléphonique, confirmés par une déclaration écrite, à la gare qui doit exécuter l'ordre; cette gare exécute l'ordre sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare compétente, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans l'un des cas ci-après :

- a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;
- b) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;
- c) lorsque la personne désignée par lui conformément au § 1^{er}, lettre c), a retiré la lettre de voiture ou lorsqu'elle a fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4.

§ 5. 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.

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

§ 1^{er}. 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 retard 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 perturber 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.

c) het goed in het land van bestemming aan een andere persoon dan de in de vrachtbrief opgegeven geadresseerde af te leveren;

d) de douane- en andere ambtelijke formaliteiten volgens een van de bij artikel 15, § 1, tweede alinea, vastgestelde wijzen te laten vervullen.

De geadresseerde mag bovendien, 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 opgegeven station van bestemming af te leveren. In dit geval mag hij voorschrijven dat een zending, die aanvankelijk als vrachtgoed is verzonden, wordt doorgezonden 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 van de 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 duplicaat-vrachtbrief niet overleggen.

§ 3. Op verlangen van de geadresseerde wordt de order door het station waar zij ontvangen werd, telegrafisch of telefonisch en op kosten van de geadresseerde overgemaakt aan het station dat de order moet uitvoeren; dit bericht moet door een schriftelijke verklaring worden bevestigd; laatstgenoemd station voert de order uit zonder op de bevestiging te wachten, indien het telegram of het telefonisch bericht van het bevoegd station komt, wat in geval van twijfel dient geverifieerd.

§ 4. Het recht voor de geadresseerde tot wijziging van het vervoercontract vervalt in één der navermelde gevallen :

- a) wanneer hij de vrachtbrief heeft ingelost;
- b) wanneer hij, overeenkomstig artikel 16, § 4, zijn uit het vervoercontract voortvloeiende rechten heeft laten gelden;
- c) wanneer de overeenkomstig § 1, c), door hem aangewezen persoon de vrachtbrief heeft ingelost of wanneer hij, overeenkomstig artikel 16, § 4, zijn rechten heeft laten gelden.

§ 5. 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.

Artikel 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, die ze moet uitvoeren, bereiken;
- b) indien door de uitvoering ervan de regelmatigheid van de dienst zou worden verstoord;
- c) indien, bij wijziging van 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 douane- en andere ambtelijke voorschriften betreft ;
- d) indien, bij wijziging van het station van bestemming, de waarde van het goed alle kosten die bij aankomst in het nieuwe station van bestemming op dit goed zullen drukken, naar alle waarschijnlijkheid niet dekt, tenzij het bedrag van deze kosten dadelijk betaald of gewaarborgd wordt.

In de bovenvermelde gevallen moet hij, die nadere orders heeft gegeven, zo spoedig mogelijk van 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. 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 de 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 qui sont en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

Les dispositions qui précèdent sont applicables par analogie aux frais accessoires et autres frais.

§ 3. Les frais nés de l'exécution d'un ordre de l'expéditeur ou du destinataire, à l'exception, de ceux qui résultent d'une faute du chemin de fer, grèvent la marchandise.

§ 4. Sous réserve des dispositions du § 1^{er}, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution inexacte d'un ordre donné en vertu des articles 21 ou 22. 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.

Article 24.

Empêchements au transport.

§ 1^{er}. En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à percevoir 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, § 4.

§ 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 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.

§ 5. 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.

§ 6. 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 le plus tôt possible.

§ 2. Indien de nadere order voorschrijft 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 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 nieuwe 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.

De vorenstaande bepalingen zijn bij analogie van toepassing op de bijkomende kosten en andere kosten.

§ 3. De uit de uitvoering van een order van de afzender of de geadresseerde voortvloeiende kosten, tenzij deze kosten door de schuld van de spoorweg zijn ontstaan, komen ten laste van het goed.

§ 4. Behoudens de bepalingen van § 1 is de spoorweg, in geval van schuld van zijnenwege, verantwoordelijk voor de gevolgen van de niet-uitvoering of de onjuiste uitvoering van een krachtens artikelen 21 of 22 gegeven order. De door hem te betalen schade-loosstelling mag evenwel nimmer hoger zijn dan die welke in geval van verlies van het goed verschuldigd zou zijn.

Artikel 24.

Belemmeringen in het vervoer.

§ 1. Bij belemmeringen in het vervoer beslist de spoorweg of het in het belang van de afzender raadzaam is hem instructies te vragen, dan wel of het de voorkeur verdient het goed na wijziging van de vervoerweg ambtshalve door te zenden. Behoudens schuld van zijnenwege, heeft de spoorweg recht op betaling van de op de gevolgte vervoerweg toepasselijke vrachtprijs en mag hij over de met deze vervoerweg overeenstemmende leveringstermijnen beschikken, zelfs indien zij langer zijn dan die van de oorspronkelijke vervoerweg.

§ 2. Indien er geen andere vervoerweg is, of indien om andere reden 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 belemmering, voortvloeiende uit de in artikel 5, § 4, bedoelde omstandigheden.

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

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

§ 4. De van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde 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 station dan het station van bestemming geeft, moet hij zijn instructies inschrijven op de duplicaat-vrachtbrief die moet worden overgelegd.

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

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

Indien 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 bijbetalen.

§ 6. Indien de belemmering 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 hiervan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

§ 7. 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, à qui les dispositions des §§ 1^{er}, 2, 5 et 6 sont applicables par analogie. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

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

Article 25.

Empêchements à la livraison.

§ 1^{er}. En cas d'empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et lui demander des instructions. L'expéditeur doit 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 cet avis grèvent la marchandise.

Si l'empêchement à la livraison vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. Avis de cette livraison doit être donné sans délai à l'expéditeur par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

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

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

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

§ 2. Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1^{er} et sous réserve des dispositions de l'article 45, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements qui sont en vigueur sur 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, à qui le §, deuxième alinéa, est applicable par analogie.

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

TITRE III. — Responsabilité. Actions.

CHAPITRE 1^{er}. — Responsabilité.

Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer.

§ 1^{er}. Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, 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.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1^{er}. 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.

§ 7. Indien de belemmering in het vervoer zich voordoet nadat de geadresseerde het vervoercontract krachtens artikel 22 heeft gewijzigd, moet de spoorweg deze geadresseerde verwittigen; de bepalingen van §§ 1, 2, 5 en 6 zijn bij analogie op deze geadresseerde van toepassing. Deze moet de duplicaat-vrachtbrief niet overleggen.

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

Artikel 25.

Belemmeringen in de aflevering.

§ 1. Wanneer zich bij de aflevering van het goed belemmeringen voordoen, moet het station van bestemming de afzender onverwijld door tussenkomst van het station van afzending hiervan verwittigen en hem om instructies vragen. De afzender moet zonder tussenkomst van het station van afzending schriftelijk of telegrafisch verwittigd worden, wanneer hij hierom in de vrachtbrief heeft verzocht. De kosten van dit bericht komen ten laste van het goed.

Indien de belemmering in de aflevering ophoudt voor de aankomst van de instructies van de afzender in het station van bestemming, wordt het goed aan de geadresseerde afgeleverd. Van deze aflevering moet aan de afzender onmiddellijk kennis worden gegeven per aangetekende brief; de kosten van dit bericht komen ten laste van het goed.

Indien de geadresseerde het goed weigert, heeft de afzender het recht instructies te geven, ook al kan hij de duplicaat-vrachtbrief niet tonen.

De afzender mag ook in de vrachtbrief verzoeken hem de goederen ambtshalve terug te zenden, wanneer zich een belemmering 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 45, wordt de wijze van handelen, ingeval van stoornis in de aflevering, bepaald door de wetten en reglementen die 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 bijbetalen.

§ 3. Indien de belemmering in de aflevering zich voordoet nadat de geadresseerde het vervoercontract 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. Rechtsvorderingen.

HOOFDSTUK I. — Aansprakelijkheid.

Artikel 26.

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de 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 aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd het bepaalde in artikel 43, § 3, betreffende de spoorweg van bestemming.

Artikel 27.

Omvang van de 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. 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. 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 indiqués 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 indiqués 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 indiqués dans la lettre de voiture;

d) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;

e) 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;

f) 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;

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant qu'elle a pour but d'écarter ce risque.

Article 28.

Charge de la preuve.

§ 1^{er}. 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 de 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.

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition.

§ 1^{er}. 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.

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

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven wanneer het verlies of de beschadiging voortvloeit uit het bijzonder gevaar dat aan een of meer der hierna genoemde feiten is verbonden :

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

b) ontbreken of gebrekkige toestand van de verpakking voor 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 van toepassing zijnde 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 van toepassing zijnde bepalingen of krachtens in de vrachtbrief vermelde overeenkomsten met de afzender;

d) vervulling door de afzender, de geadresseerde of een gevolmachtigde van één van beiden, van de douane- of andere ambtelijke formaliteiten;

e) aard van bepaalde goederen die ten gevolge van aan deze aard verbonden oorzaken, hetzij geheel of gedeeltelijk verlies, hetzij aan beschadiging, inzonderheid door breken, roesten, vanzelf optredend inwendig bederf, uitdrogen, vermindering blootgesteld zijn;

f) 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-inachtname door de afzender van de voorgescreven voorzorgsmaatregelen voor de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen;

g) vervoer van levende dieren;

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

Artikel 28.

Bewijslast.

§ 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 beschadiging door één 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 één 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.

Artikel 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 zij 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.

Article 30.

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

§ 1^{er}. 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 sans délai 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. A 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.

Article 31.

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

§ 1^{er}. 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.

Ces éléments de calcul se rapportent aux marchandises de mêmes 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 les 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.

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1^{er}. 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,

Artikel 30.

Vermoeden van verlies van het goed.
Terugvinden 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 één der stations van het traject wordt 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 die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn 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, ofwel indien het goed meer dan een jaar na betaling van de schadevergoeding wordt teruggevonden, beschikt de spoorweg daarover overeenkomstig de wetten en reglementen van de Staat waartoe hij behoort.

Artikel 31.

Bedrag van de schadevergoeding bij 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.

Die elementen voor berekening gelden voor 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 per 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.

Artikel 32.

Beperking van de aansprakelijkheid
bij gewichtsvermindering tijdens het vervoer.

§ 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 gedeelte van de gewichtsvermindering dat de als volgt bepaalde toelaatbare afwijkingen 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,

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^{er} 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.

§ 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.

Article 33.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer est tenu de payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, le montant représentant la moins-value de la marchandise. Ce montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie selon l'article 31, le pourcentage de dépréciation au lieu de destination. Sont en outre restitués, dans la même proportion, les frais prévus à l'article 31, § 1^{er}, dernier alinéa.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 34.

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

§ 1^{er}. 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. Le quart 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 double du prix de transport.

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1^{er} 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^{er} et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'un indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35.

Limitation de l'indemnité par certains tarifs.

Lorsque le chemin de fer accorde 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, à condition qu'une telle limite soit indiquée dans le tarif.

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 die eveneens aan gewichtsvermindering bij het vervoer onderhevig zijn.

§ 2. Op de in § 1 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid kan geen beroep worden gedaan, indien bewezen wordt dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het gewichtsverlies niet het gevolg is van oorzaken die de afwijking rechtvaardigen.

§ 3. Worden meer colli met één enkele vrachtbrief vervoerd, dan wordt het gewichtsverlies voor elk 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. Bij geheel verlies van het goed heeft bij de berekening van de schadevergoeding geen aftrek wegens gewichtsvermindering plaats.

§ 5. De voorschriften van dit artikel doen in geen enkel opzicht inbreuk op die van artikelen 27 en 28.

Artikel 33.

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van het goed.

Bij beschadiging van het goed moet de spoorweg het bedrag van de waardevermindering van het goed betalen, zonder verdere schadevergoeding. Dit bedrag wordt berekend door het verminderingspercentage op de plaats van bestemming toe te passen op de volgens artikel 31 bepaalde waarde van het goed. Bovendien worden de in artikel 31, § 1, laatste alinea, bedoelde kosten in dezelfde verhouding terugbetaald.

De schadevergoeding kan 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 gedeelte van de zending door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde gedeelte.

Artikel 34.

Bedrag van de schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

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

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

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

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, eventueel, voor het niet verloren gedeelte van de zending betaald.

Bij beschadiging zijn zij, eventueel, tegelijk met de in artikel 33 bedoelde schadevergoeding verschuldigd.

In geen geval mag de som van de in §§ 1 en 2 en de in de artikelen 31 en 33 bedoelde schadevergoedingen hoger zijn dan de schadevergoeding in geval van geheel verlies van het goed zou bedragen.

Artikel 35.

Beperking van de schadevergoeding bij bepaalde tarieven.

Indien de spoorweg bijzondere vervoerwaarden (speciale en uitzonderingstarieven) aanbiedt, die een verlaging inhouden op de vracht berekend volgens de gewone voorwaarden (algemene tarieven), kan hij de aan de rechthebbende, bij overschrijding van de leveringstermijn, verlies of beschadiging, te betalen schadevergoeding beperken, op voorwaarde dat zulks in het tarief is vermeld.

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.

Article 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.

Article 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, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

§ 1^{er}. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par 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.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

Toutefois si, à la demande 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.

Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans les cas prévus à l'article 27, § 1^{er}, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

CHAPITRE II. — Réclamations administratives, actions judiciaires, procédure et prescription.

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1^{er}. 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.

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 gedeelte van het traject heeft plaats gevonden.

Artikel 36.

Bedrag van de 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.

Artikel 37.

Bedrag van de 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 deze de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloosstellen. Bij grove schuld, is de aansprakelijkheid evenwel beperkt tot het dubbele van de in artikelen 31, 33, 34, 35 en 36 bedoelde maxima.

Artikel 38.

Rente over het bedrag van de schadevergoeding. Terugbetaling van schadevergoedingen.

§ 1. De rechthebbende kan over de schadevergoeding rente vorderen. Deze rente, berekend tegen vijf ten honderd per jaar, is slechts verschuldigd indien de vergoeding tien frank voor elke vrachtbrieff overtreft; zij loopt van de dag der administratieve klacht, bedoeld in artikel 41, of indien geen klacht is ingediend, van de dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

§ 2. Alle ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

Artikel 39.

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel.

De spoorweg is aansprakelijk 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 waarvoor de spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van de persoon aan wie het deze diensten bewijst.

Artikel 40.

Instellen van extracontractuele rechtsvorderingen.

In de artikel 27, § 1, voorziene gevallen kan alle rechtsvordering tot aansprakelijkheid, uit welke hoofde ook, slechts op de voorwaarden en binnen de perken van deze Overeenkomst tegen de spoorweg worden ingesteld.

Dit geldt eveneens voor elke rechtsvordering ingesteld tegen de personen voor wie de spoorweg krachtens artikel 39 aansprakelijk is.

HOOFDSTUK II. — Administratieve klachten, rechtsvorderingen, rechtspleging en verjaring.

Artikel 41.

Administratieve klachten.

§ 1. 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 duplicaat-vrachtbrieff overleggen. Wanneer zij wordt ingediend door de geadresseerde, moet hij de vrachtbrieff overleggen, indien deze hem uitgereikt is.

§ 4. De vrachtbrieff, de duplicaat-vrachtbrieff en de overige documenten die de rechthebbende van belang acht om 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.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 42.

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

§ 1^{er}. 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, § 4, ou de l'article 22;

b) au destinataire, à partir du moment où :

1^o il a retiré la lettre de voiture, ou

2^o il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou

3^o 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 retirée par la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1^{er}; lettre c), ou dès que celle-ci a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci refusé la marchandise.

Article 43.

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

§ 1^{er}. 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 l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée 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.

Article 44.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées 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 article.

Article 45.

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

§ 1^{er}. 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

Bij de regeling van de klacht kan de spoorweg overlegging van het origineel van de vrachtbij, de duplicaat-vrachtbij of het remboursementsbewijs verlangen, ten einde hierop de getroffen regeling vast te stellen.

Artikel 42.

Personen die bevoegd zijn

tot het instellen van de rechtsvordering tegen de spoorweg.

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

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

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

a) door de afzender, tot op het ogenblik dat de geadresseerde, hetzij de vrachtbij heeft ingelost, hetzij de hem krachtens artikel 16, § 4, of artikel 22, toekomstige rechten heeft laten gelden;

b) door de geadresseerde, van het tijdstip af dat hij :

1^o de vrachtbij heeft ingelost of

2^o de hem krachtens artikel 16, § 4, toekomstige rechten heeft laten gelden, of

3^o de hem krachtens artikel 22 toekomstige rechten heeft laten gelden. Het recht om deze rechtsvordering in te stellen vervalt evenwel zodra de vrachtbij is ingelost door de persoon die overeenkomstig artikel 22, § 1, letter c), door de geadresseerde is aangeduid, of zodra die persoon de hem krachtens artikel 16, § 4, toekomstige rechten heeft laten gelden.

Deze rechtsvorderingen kunnen door de afzender slechts worden ingesteld op vertoon van de duplicaat-vrachtbij. 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.

Artikel 43.

Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kan worden ingesteld.

§ 1. De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens het vervoercontract betaald bedrag kan worden ingesteld ofwel tegen de spoorweg die dat bedrag geïnd heeft, ofwel tegen de spoorweg ten bate waarvan het te veel betaalde bedrag is geïnd.

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

§ 3. De overige uit het vervoercontract voortvloeiende 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 het goed noch de vrachtbij ontvangen.

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

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

Artikel 44.

Rechtsbevoegdheid.

De op deze Overeenkomst gegronde rechtsvorderingen kunnen 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 dit artikel betreft, als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

Artikel 45.

Vaststelling

van gedeeltelijk verlies of van beschadiging van het goed.

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg ontdekt of vermoed wordt of het bestaan ervan door de rechthebbende beweerd wordt, moet de spoorweg zonder uitstel en

possible en 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.

Article 46.

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

§ 1^{er}. 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 soixante 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 45;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 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 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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^{er}, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1^{er}. 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 un cas de fraude;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1^{er}, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs 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;

zo mogelijk in tegenwoordigheid van die rechthebbende een proces-verbaal opmaken waarin volgens de aard van de schade, zijn vermeld de gesteldheid van het goed, het gewicht ervan en, voor zover mogelijk, het bedrag en de oorzaak van de 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 van de schade, gerechtelijk worden vastgesteld; de rechtspleging is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar de de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

Artikel 46.

Vervallen van de rechtsvordering tegen de spoorweg voortspuitend uit het vervoercontract.

§ 1. Door de aanneming van het goed door de rechthebbende vervalt elke uit het vervoercontract voortspuitende 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) indien een klacht wegens overschrijding van de leveringsstermijn is ingediend bij één der in artikel 43, § 3, genoemde spoorwegen binnen een termijn van niet meer dan zestig dagen, de dag van de aanneming van het goed door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) indien een klacht wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging is ingediend :

1° als het verlies of de beschadiging vóór de aanneming van het goed door de rechthebbende overeenkomstig artikel 45 is vastgesteld;

2° als de vaststelling die overeenkomstig artikel 45 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) indien een klacht is ingediend 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 45 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade, en uiterlijk binnen zeven dagen na die van de aanneming van het goed; wanneer die termijn op een zondag of een wettelijke feestdag verstrijkt, wordt het einde ervan op de eerstvolgende werkdag overgedragen;

2° dat de rechthebbende bewijst 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, voortspuitende uit een van de voorafgaande vervoercontracten, alsof het een enig contract gold.

Artikel 47.

Verjaring van de uit het vervoercontract voortspuitende rechtsvordering.

§ 1. De uit het vervoercontract voortspuitende rechtsvordering verjaart door verloop van één 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 een geval van bedrog;

e) in het bij artikel 29, § 1, bedoelde geval, wegens een van de aan de wederverzending voorafgaande vervoercontracten.

§ 2. De verjaring begint te lopen :

a) voor de vorderingen tot schadeloosvergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringsstermijn : van de dag waarop de aflevering plaats gehad heeft;

b) voor de vorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies : van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringsstermijn;

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, § 7; 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 paiement d'une somme payée par le destinataire au 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 où la demande de restitution a été faite;

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 rejette 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.*

Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

§ 1^{er}. 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 qui leur revient 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 de 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 van de aanneming ten vervoer van het goed, 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 betreft, waarvan de frankering door middel van een frankeringsnota heeft plaats gehad : van de dag waarop de spoorweg de bij artikel 17, § 7, bedoelde onkostennota aan de afzender overhandigt; bij gebreke hiervan 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 betaling 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 waarop de terugbetaling werd gevraagd;

e) voor de vorderingen wegens remboursements, bedoeld in artikel 19 : van de tweeënveertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

f) voor de vorderingen tot betaling van het saldo van een verkoop : van de dag van de verkoop;

g) voor de vorderingen tot bijbetaling van door de douane nagewordepde 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 inzake ontvangst van de klacht of van het antwoord en inzake teruggave van de stukken rust op de partij, die zich op deze feiten beroept.

Latere klachten die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. De verjaarde rechtsvordering kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie, of bij wijze van exceptie.

§ 5. Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting van de verjaring de wetten en reglementen van de Staat waar de rechtsvordering is ingesteld.

HOOFDSTUK III. — *Afrekening, verhaal tussen spoorwegen onderling.*

Artikel 48.

Afrekening tussen spoorwegen.

§ 1. Elke spoorweg die, 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 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 die 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 ervan door al de andere spoorwegen, die aan het vervoer hadden deelgenomen, in verhouding tot hun aandeel in de vracht gedragen.

Het recht van verhaal op de spoorweg waarvan het verzuim werd vastgesteld, blijft onverminderd.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie.

§ 1^{er}. 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 qu'il a causé. 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 de distance 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 de distance d'application des tarifs.

Article 50.

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1^{er}. Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison 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.

§ 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 de distance 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 de distance 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.

Article 51.

Procédure de recours.

§ 1^{er}. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 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.

§ 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.

Artikel 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding bij het verlies of bij beschadiging.

§ 1. De spoorweg die, krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, een schadevergoeding 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 aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade. Indien de vaststelling van ieders aandeel in de schade onmogelijk is, wordt de schadevergoeding te hunnen laste gebracht volgens de beginselen onder letter c);

c) indien niet bewezen kan worden, dat de schade door één of meer spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde schadevergoeding 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.

Artikel 50.

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

§ 1. De voorschriften van artikel 49 worden toegepast in geval van voor overschrijding van de leveringstermijn betaalde schadevergoeding. Indien de overschrijding van de leveringstermijn veroorzaakt is door onregelmatigheden die op verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding ten laste van deze spoorwegen gebracht naar verhouding van de duur van de 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 gedeeltes van de termijn voor het vervoer worden naar verhouding van het aantal tariefkilometers over elk dezer spoorwegen verdeeld.

§ 3. De aanvullende termijnen, 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 ingeval de gehele leveringstermijn niet in acht genomen is.

Artikel 51.

Rechtspleging bij verhaal.

§ 1. De spoorweg tegen wie het verhaal, bedoeld in artikelen 49 en 50, wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd tot betwisting van de gegrondheid van de betaling door de administratie die het verhaal uitoefent, indien de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld nadat de dagvaarding aan de spoorweg behoorlijk betekend was en hij in de gelegenheid gesteld was in het geding tussenbeide te komen. De voor de betekening en voor de tussenkomst toegestane termijnen worden door de rechter, bij wie de hoofdvordering is aanhangig 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 gedagvaardde spoorwegen.

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

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 52.

Compétence pour les recours.

§ 1^{er}. 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^{er}, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53.

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.

Article 54.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 56.

Exécution des jugements.

Saisies et cautions.

§ 1^{er}. 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 l'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 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 wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

§ 4. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 57.

Unité monétaire.

Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1^{er}. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc ou d'un poids de 10/31 de grammes 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 rechter moet bij één en hetzelfde vonnis beslissen over alle bij hem aanhangig gemaakte vorderingen tot verhaal.

§ 4. De gedagvaarde spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd aan het hoofdgeding tot schadevergoeding een vordering tot verhaal te verbinden.

Artikel 52.

Bevoegdheid bij verhaal.

§ 1. De rechter ter plaatse 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 keuze tussen de verschillende rechters die volgens § 1 bevoegd zijn.

Artikel 53.

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.

Artikel 54.

Toepassing van het nationale recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn in elke Staat de bepalingen van de nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

Artikel 55.

Algemene regelen van rechtspleging.

Voor alle geschillen, waartoe het aan deze Overeenkomst onderworpen vervoer aanleiding geeft, wordt de rechtspleging beheerst door de wetten van het land van de rechter die van het geschil kennis neemt, voor zover in de Overeenkomst geen afwijkende bepalingen zijn opgenomen.

Artikel 56.

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 afwijzen van zijn vordering uitgesproken.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen die 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 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.

Op de wagens van particulieren, alsook op de voor het vervoer dienende voorwerpen van alle aard voorhanden in dit materieel en die aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het gebied van een andere Staat dan die waar de eigenaar woonachtig is, geen beslag gelegd worden dan krachtens een gerechtelijk vonnis van laatstbedoelde Staat.

§ 4. Bij rechtsvorderingen gegrond op het internationaal vervoercontract kan geen zekerheidstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

Artikel 57.

Munteenheid.

Herleidings- of aannemingskoers van vreemde munt.

§ 1. De in deze Overeenkomst of haar bijlagen in franken uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en 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. De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1^{er}. 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 59, 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 69, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial instituant 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 en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1^{er}. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant 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.

Article 60.

Dispositions spéciales à certains transports.
Dispositions complémentaires.

§ 1^{er}. Les transports de wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

§ 2. Les transports des containers sont régis par les dispositions de l'Annexe VIII.

§ 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;

§ 3. Evenzo is een spoorweg die vreemd geld in betaling aanneemt, verplicht de koersen bekend te maken, waartegen hij die aanneemt (aannemingskoers).

Artikel 58.

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 informatie van allerlei aard die voor de dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door het internationaal vervoer nodig geworden financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van de incassering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het betrachten op verzoek van één der verdragsluitende Staten of van één der vervoerondernemingen waarvan de lijnen op de in artikel 59 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 inzake de geschillen betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst;

f) het medewerken bij het scheidsrechterlijk regelen van geschillen betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst;

g) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot de bijeenroeping van de Conferenties, bedoeld in artikel 69, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, dat Bijlage V tot deze Overeenkomst vormt, 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.

Artikel 59.

Lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen.

§ 1. Het in artikel 58 bedoelde Centraal Bureau is belast met de samenstelling en het bijhouden van de lijst van de aan deze Overeenkomst onderworpen lijnen. Te dien einde ontvangt het de kennisgevingen van de verdragsluitende Staten omtrent de inschrijving of het schrappen van de lijnen van een spoorweg of van een der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. De deelneming van 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 van de van het Centraal Bureau uitgegane kennisgeving geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht om met de geschrapte lijn alle uit het internationaal vervoer voortvloeiende betrekkingen af te breken, behalve voor de onderweg zijnde zendingen, die moeten afgewerkt worden.

Artikel 60.

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 vaststellen, overeenkomstig Bijlage IX.

§ 4. Voor de hieronder vermelde zendingen :

a) zendingen met verhandelbaar vervoerdocument;

b) zendingen die alleen tegen afgifte van de duplicaat-vrachtbrief mogen worden afgeleverd;

c) transports de journaux;
 d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
 e) transports d'après 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 de 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.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises 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 présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 61

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1^{er}. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, 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 60, § 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,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit appliquée 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. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 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.

Article 62.

Dérogations temporaires.

§ 1^{er}. 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 de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a, 1°,

2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) zendings dagbladen;

d) zendings jaarbeurs- of tentoonstellingsgoederen;

e) zendings ladingsbenodigdheden en zendings 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 zendings passende en van deze overeenkomst afwijkende voorwaarden vaststellen; in het bijzonder kan daarbij het gebruik van een vervoerdocument, afwijkend van het als Bijlage II tot deze Overeenkomst toegevoegd model worden voorgeschreven.

§ 5. De bijkomende bepalingen die bepaalde contracterende Staten of deelhebbende spoorwegen voor de uitvoering van de Overeenkomst openbaar maken, worden door hen ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

Die bijkomende bepalingen kunnen op de spoorwegen die ermede hebben ingestemd, in de bij de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven vorm in werking treden, zonder echter inbreuk op deze Overeenkomst te mogen maken.

De inwerkingtreding ervan wordt aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Artikel 61.

Regeling van de geschillen door een scheidsrecht.

§ 1. Geschillen over de uitlegging of de toepassing, eendeels, van de Overeenkomst, geldig als nationale wet of als conventioneel recht, en van de door sommige contracterende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen en, anderdeels, van de bij artikel 60, § 4, bepaalde bijzondere schikkingen kunnen, op verzoek van de partijen en voor zover deze de geschillen niet zelf kunnen beslechten, vóór 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. Zij mogen alsdan vrij de samenstelling van het scheidsgericht en de scheidsrechtelijke rechtspleging bepalen.

§ 3. Op verzoek van de partijen mogen bij het scheidsgericht worden aanhangig gemaakt :

a) onverminderd de regeling van geschillen krachtens andere wettelijke bepalingen,

1° geschillen tussen contracterende Staten,

2° geschillen tussen contracterende Staten, eendeels, en niet-contracterende Staten, anderdeels,

3° geschillen tussen niet-contracterende 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 toepassing van de scheidsrechtelijke rechtspleging heeft voor de schorsing en de sluiting van de verjaring der betwiste schuldvordering dezelfde uitwerking als het instellen van de rechtsvordering vóór de gewone rechtbank.

§ 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.

Artikel 62.

Afwijkingen van tijdelijke aard.

§ 1. Is de economische en financiële toestand van een Staat van die aard dat hij de toepassing van de bepalingen 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 van de 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) 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 de destination, 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 leurs 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^{er} 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 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.

Article 63.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1^{er}. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1^{er}, 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 qui sont 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 conditions 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 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;

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 qui est prévue sous lettre *f*.

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. Onder 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 van de 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 zij in de betrokken Staten bekendgemaakt worden.

§ 4. Voor zendingen die reeds onderweg zijn, gelden deze maatregelen niet.

Artikel 63.

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 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 de bij de lading van het goed aan boord van het zeeschip tot bij de lossing ervan 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 zij 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) lading 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 het niet op wagens is.

Door voornoemde redenen van ontslag van aansprakelijkheid verminderen of vervallen in geen 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 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 zij in staat zijn het goed 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 het overschrijden van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging te wijten is aan een fout van de vervoerder, van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn personeel, die niet onder letter *a* is voorzien.

§ 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 les dites mesures.

Article 64.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI. — Dispositions finales.

Article 65.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66.

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.

Article 67.

Adhésion à la Convention.

§ 1^{er}. 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.

Article 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1^{er}. 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. Wanneer een zelfde zeetraject bediend wordt door verscheidene ondernemingen opgenomen op de bij artikel 1 genoemde lijst, 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 gesteld worden. 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 bekendgemaakt hebben.

Voor zendingen die onderweg zijn, gelden deze maatregelen niet.

Artikel 64.

Aansprakelijkheid bij nucleaire ongevallen.

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die hij krachtens deze Overeenkomst draagt, wanneer de schade werd veroorzaakt door een nucleair ongeval en de exploitant van een nucleaire installatie of een persoon die in zijn plaats treedt, voor die schade aansprakelijk is krachtens de in een contracterende Staat geldende bijzondere voorschriften tot regeling van de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

TITEL VI. — Slotbepalingen.

Artikel 65.

Ondertekening.

Deze overeenkomst, waarvan de Bijlagen een integrerend deel uitmaken, ligt tot 1 mei 1961 ter ondertekening door de Staten die verzocht werden zich op de gewone Herzieningsconferentie te laten vertegenwoordigen.

Artikel 66.

Bekrachtiging. Inwerkingtreding.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingsoorkonden 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 hen de mogelijkheid van de inwerkingtreding van de Overeenkomst te onderzoeken.

Artikel 67.

Toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. Elke Staat, die geen ondertekenaar is en tot deze Overeenkomst wenst toe te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitserse Regering, die alle contracterende Staten hiervan in kennis stelt, onder overlegging van een nota van het Centraal Bureau betreffende de toestand van de 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 hiertegen 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 contracterende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitserse Regering aan alle contracterende Staten en aan de verzoekende Staat mede dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. Elke toelating treedt in werking één maand na de datum van de 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.

Artikel 68.

Duur van de door de contracterende Staten aangegane verbintenis.

§ 1. De duur van deze overeenkomst is onbeperkt. Nochtans kan elke contracterende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken :

De Overeenkomst loopt voor elke contracterende Staat tot de 31e december van het vijfde jaar na haar inwerkingtreding. Elke Staat die zich bij het verstrijken van die termijn wil terugtrekken, moet ten minste één jaar vooruit van zijn voornemen kennis geven aan de Zwitserse Regering, die zulks aan alle contracterende 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 31e december van het laatste jaar van één der driejarige tijdvakken een opzegging heeft plaats gehad.

§ 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.

Article 69.
Révision de la Convention.

§ 1^{er}. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur 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.

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 révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. 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 révision 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 révision, les articles 3, 4, 5, § 5, les articles 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être modifiés par une Commission de révision. 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 révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions 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.

§ 4. En vue de modifier :

- a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (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 notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions 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.

Article 70.

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.

§ 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 één van die tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Artikel 69.
Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst komen de Afgevaardigden van de contracterende Staten, daartoe door de Zwitserse Regering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde van de contracterende Staten gedaan verzoek wordt een Conferentie vóór dat tijdstip bijeengeroepen.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten nodigt de Zwitserse Regering ook niet-contracterende Staten uit.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

- a) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer,
- b) van internationale organisaties die geen regeringsorganisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden, de Conferentie bij te wonen.

De deelneming aan de debatten van afgevaardigden van de niet-contracterende Staten en van de 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 contracterende Staten kan het Centraal Bureau vóór de gewone en buitengewone Herzieningsconferenties, 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 buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede, ook voor de contracterende Staten welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben bekrachtigd.

§ 3. Tussen twee herzieningsconferenties in mogen artikelen 3, 4, 5, § 5, artikelen 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53, en Bijlagen II, III, IVa, IVb, IX en X door een Herzieningscommissie worden gewijzigd. Over de organisatie en de werking van deze Commissie wordt gehandeld in Bijlage VI tot deze Overeenkomst.

De besluiten van de Herzieningscommissie worden door tussenkomst van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen der contracterende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf van de Regeringen hiertegen bezwaar hebben ingebracht. Deze besluiten treden in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regeringen der contracterende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling van de besluiten de dag van inwerkingtreding.

§ 4. Om :

- a) het Internationaal Reglement voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoorweg (Bijlage I),
 - b) het Internationaal Reglement voor het vervoer van particuliere wagons (Bijlage VII), en
 - c) het Internationaal Reglement voor het vervoer van containers (Bijlage VIII),
- te wijzigen, 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 Regering der contracterende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf van de Regeringen hiertegen bezwaar hebben ingebracht. Deze besluiten treden in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regeringen der contracterende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling van de besluiten de dag van inwerkingtreding.

Artikel 70

Teksten van de 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, die de waarde van officiële vertalingen hebben.

Bij niet-overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

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 février mil neuf cent soixante et un, 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. Kremler	Pour la Norvège : Henr. A. Broch.
Pour la Belgique : F. Seynaeve.	Pour les Pays-Bas : H. E. Scheffer. (Pour le Royaume en Europe.)
Pour la Bulgarie : S. Dragomirov.	Pour la Pologne : Batkowski.
Pour le Danemark : Th. Jensen.	Pour le Portugal : Mario Dias Trigo.
Pour l'Espagne : Marquis de Miraflores.	Pour la Roumanie : G. Nistoran.
Pour la Finlande : Osmo Orkomies.	Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : J. S. Rooke. A. H. Kent.
Pour la France : E. Dennery.	Pour la Suède : Clas Nordström.
Pour la Grèce : A. Hart-Soutzos.	Pour la Suisse : Schaller.
Pour la Hongrie : Skonda Odön.	Pour la Tchécoslovaquie : Jan Obhlidal.
Pour l'Italie : Luigi Branca.	Pour la Turquie : H. Ugan.
Pour le Liban : Raïf Abillama.	Pour la Yougoslavie : V. Nikolić.
Pour le Liechtenstein : A. Hilbe.	
Pour le Luxembourg : A. Clemang.	

Annexe I.
(Articles 3 et 4)

Règlement international concernant le transport
des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID).

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale.)

Annexe III.
(Article 12)

ABSENCE OU DEFECTUOSITE D'EMBALLAGE.

Déclaration générale.

La gare de du chemin de fer de
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les mar-
chandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expé-
diées :

en grande vitesse (*)
en petite vitesse (*)
comme colis express (*)

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de trans-
port fait mention de la présente déclaration, sont remises au trans-
port.

sans emballage (*)
sous l'emballage défectueux dont la description suit (*) :

A, le 19..
(Signature)

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde Gevolmachtigden, voor-
zien van hun volmachten, die in behoorlijke vorm werden bevon-
den, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, op vijftientwintig februari negentienhonderd
éénen zestig, in één enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in
de Archieven van het Zwitserse Eedgenootschap en waarvan een
authentiek afschrift aan elk van de partijen zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk : Dr. Kremler	Voor Noorwegen : Henr. A. Broch.
Voor België : F. Seynaeve.	Voor Nederland : H. E. Scheffer.
Voor Bulgarije : S. Dragomirov.	Voor Polen : Batkowski.
Voor Denemarken : Th. Jensen.	Voor Portugal : Mario Dias Trigo.
Voor Spanje : Marquis de Miraflores.	Voor Roemenië : G. Nistoran.
Voor Finland : Osmo Orkomies.	Voor het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland : J. S. Rooke. A. H. Kent.
Voor Frankrijk : E. Dennery.	Voor Zweden : Clas Nordström.
Voor Griekenland : A. Hart-Soutzos.	Voor Zwitserland : Schaller.
Voor Hongarije : Skonda Odön.	Voor Tjechoslowakije : Jan Obhlidal.
Voor Italië : Luigi Branca.	Voor Turkije : H. Ugan.
Voor Libanon : Raïf Abillama.	Voor Joegoslavië : V. Nikolić.
Voor Liechtenstein : A. Hilbe.	
Voor Luxemburg : A. Clemang.	

Bijlage I.
(Artikelen 3 en 4)

Internationaal Reglement voor het vervoer
van gevaarlijke goederen per spoorweg (RID).

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure.)

Bijlage III.
(Artikel 12)

AFWEZIGHEID OF GEBREKKIGE TOESTAND
VAN DE 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 ijlgood (*)
als vrachtgoed (*)
als expresgoed (*)

Ik erken dat deze goederen, wanneer het vervoerdocument naar
deze verklaring verwijst, ten vervoer zijn overgegeven.

zonder verpakking (*)
met de gebrekkige verpakking waarvan de beschrijving volgt (*) :

....., op 19..
(Handtekening.)

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR L'EXPEDITEUR.

La gare de (†) 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 kg

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du 19

à l'adresse de M. à
les modifications suivantes (*) :

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 $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M. à
gare du chemin de fer de

6° la retourner en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à la gare expéditrice à M.;

7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement

en chiffres en toutes lettres
de

8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement
en chiffres en toutes lettres

de

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

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1^{er}, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur pour le remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. Cette déclaration se réfère

à l'envoi n° acheminé dans le wagon n° et à notre télégramme n°/notre communication téléphonique du

A, le 19....
Le chef de gare :

(†) Indiquer ici la gare expéditrice.

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

BIJLAGE IVa
(Artikel 21)

WIJZIGINGEN VAN HET VERVOERCONTRACT OP ORDER VAN DE AFZENDER.

Ik verzoek het station (†) van de
spoorweg om aan het vervoercontract betreffende de hieronder vermelde zending :

Merken en nummers	Aantal	Aard van de verpakking	Aanduiding van het goed	Gewicht in kg

welke ten uitvoer is afgegeven met de ijlgoed vrachtbrief van 19....
vrachtgoed

aan het adres van M., te;
de volgende wijzigingen aan te brengen (*) :

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 te verzenden naar M., te
vrachtgoed
station van de spoorweg;

6° ze als ijlgoed terug te sturen naar het station van afzending, aan M.;
vrachtgoed

7° ze slechts af te leveren tegen betaling van een rembursement ten bedrag van :
in cijfers voluit in letters

8° ze af te leveren tegen betaling, niet van het in de vrachtbrief vermelde rembursement, maar van een rembursement ten
bedrage van :
in cijfers voluit in letters

9° ze af te leveren zonder het rembursement te innen :

10° ze af te leveren franco

..... 19

(Handtekening)

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 (CIM). Zij zijn op de door de afzender overgewijzigd
gelegde duplicaat-vrachtbrief herhaald. Het aan de afzender met betrekking tot het rembursement afgegeven bewijsstuk is ingehouden

Deze verklaring heeft betrekking op zending nr. vervoerd in wagen nr. en ons telegram
nr./ons telefoongesprek van

..... 19

De stationschef,

(†) Hier het station van afzending opgeven.

(*) Doorhalen wat niet verlangd wordt.

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR LE DESTINATAIRE.

La gare de (†) du chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

N° d'expédition (**)	N° du wagon (**)	Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de marchandise	Poids en kg

remise au transport avec la lettre de voiture de ^{grande} vitesse du 19
par M. à
à l'adresse de M. à

les modifications suivantes (***) :

- 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
me laisser
- 4° assister aux formalités douanières ou autres formalités adminis-
laisser mon mandataire M. tratives;
me laisser
- 5° accomplir les formalités douanières ou autres formalités adminis-
laisser mon mandataire M. tratives et procéder, s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres frais (****);
- 6° l'expédier en ^{grande} vitesse à M. à
petite
gare du chemin de fer de

A, le 19....
(Signature)

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^{er}, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n°/à notre communication téléphonique du

A, le 19....
Le chef de gare :

(†) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

(**) Seulement s'il est connu.

(***) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

(****) Le destinataire ne peut donner cet ordre que s'il y est autorisé en vertu de l'article 15, § 1^{er}, lettre b.

BIJLAGE IVb
(Artikel 22)

WIJZIGINGEN VAN HET VERVOERCONTRACT OP ORDER VAN DE GEADRESSEERDE.

Ik verzoek het station (†) van de
spoorweg om aan het vervoercontract betreffende de hieronder vermelde zending :

Nr. van de zending (**)	Nr. van de wagen (**)	Merken en nummers	Aantal	Aard van de verpakking	Aanduiding van het goed	Gewicht in kg

welke ten vervoer is afgegeven met de ijlgoed vrachtbrief van 19....
vrachtgoed
door M., te
aan het adres van M., te
de volgende wijzigingen aan te brengen (**):

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
me

4° de douane- of andere ambtelijke formaliteiten te laten bijwonen;
mijn gevolmachtigde M.

me
5° de douane- of andere ambtelijke formaliteiten te laten vervullen en even-
mijn gevolmachtigde M.
tueel, de douanerechten en andere kosten te laten betalen (****);

6° ze als ijlgoed te verzenden naar M., te
vrachtgoed

station van de spoorweg.

..... 19....

(Handtekening)

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 nr. / ons telefoongesprek van

..... 19....

De stationschef,

(†) Hier het station van bestemming of het station van invoer in het land van bestemming opgeven.

(**) Enkel als het bekend is.

(***) Doorhalen wat niet verlangd wordt.

(****) De geadresseerde mag deze order slechts geven indien hij daartoe gemachtigd is krachtens artikel 15, § 1, letter b.

Annexe V.
(Article 58)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux
par chemins de fer.

Article premier.

§ 1^{er}. 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 58 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. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

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.

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 celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

Bijlage V.
(Artikel 58).

Reglement betreffende het centraal bureau voor het internationaal
vervoer per spoorweg.

Artikel 1.

§ 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 58 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 redenen omkleed advies over de kwesties die op de activiteit van het Centraal bureau kunnen betrekking hebben en die door een contracterende 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 contracterende 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 Statenleden worden voor vijf jaar benoemd. Voor elk vijfjarig tijdvak bepaald een diplomatieke conferentie, op voorstel van het in functie zijnde Administratief Comité, de samenstelling van het Administratief Comité, rekening houdende met een billijke geografische verdeling.

c) Indien er zich onder de Staten-leden een vacatuur voordoet, wijst het Administratief Comité zelf een andere contracterende 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 ervaring op het stuk van internationaal vervoer.

e) Het Administratief Comité stelt zijn huishoudelijk reglement vast en organiseert zichzelf.

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 processen-verbaal van de zittingen van het Administratief Comité worden naar al de contracterende 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 onder-directeur 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) 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 contracterende Staten.

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.

Article 2.

§ 1^{er}. 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 F 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 cinquante pour cent 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 cinq pour cent 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.

Article 3.

§ 1^{er}. 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.

§ 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.

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.

Artikel 2.

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de contracterende Staten gedragen naar verhouding van de lengte van de lijnen der spoorwegen of der trajecten, waarop de Overeenkomst van toepassing is. Evenwel dragen schleepvaartlijnen in de kosten slechts bij naar verhouding van de helft van hun trajecten. De bijdrage bedraagt voor elke Staat ten hoogste 1,40 frank 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 vijftig ten honderd 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 contracterende 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 oktober zijn aandeel niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal Bureau er in de aanvang van het volgende jaar, een nieuw, tegelijkertijd met zijn verslag over het verstreken dienstjaar, is op 1 juli daaropvolgende 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, akte nemende van de stilzwijgende 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 die 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 contracterende Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometers lijnen dat op het tijdstip 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 uitreding van de nalatige Staat is verstreken, met deze deel heeft genomen aan de Overeenkomst.

§ 4. De Staat, wiens lijnen overeenkomstig de in voorgaande alinea 2 vermelde voorwaarden werden geschrapt, mag deze slechts opnieuw voor de dienst van het internationaal vervoer doen inschrijven na voorafgaande betaling van de bedragen die hij voor de in aanmerking komende jaren verschuldigd is gebleven, en wel met een rente van vijf ten honderd, te rekenen van het einde van de zes maand die verstreken is 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.

Artikel 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 van de spoorwegen en andere ondernemingen, 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 opgesteld. Eén exemplaar wordt kosteloos aan elk der contracterende Staten en aan elk der betrokken besturen toegezonden. Voor meer exemplaren die verlangd worden moet de door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Article 4.

§ 1^{er}. 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 61 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 61 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 la dite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1^{er}, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Annexe VI

(Article 69, §§ 3 et 4)

**Statuts relatif à la Commission de révision
et aux Commissions d'experts.**

Article 1^{er}.

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.

Article 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.

Artikel 4.

§ 1. De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen en borderellen 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 tot 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 61 van de Overeenkomst voorzien scheids-gerecht (Bijlage X).

§ 3. Is het Centraal Bureau van oordeel dat het bedrag inderdaad geheel of gedeeltelijk verschuldigd is, dan kan het, naar raadpleging van een deskundige, verklaren dat de vervoeronderneming, die schuldenaar is, ertoe gehouden is het geheel of en gedeelte van de 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 61 van de Overeenkomst voorzien scheids-gerecht (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 de aanduiding van de gevolgen die haar verdere weigering zou medebrengen.

§ 5. Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal Bureau aan de contracterende Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, en gemotiveerd bericht, met uitnodiging te overwegen welke maatregelen genomen moeten worden, inzonderheid om te onderzoeken of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst moet worden gehandhaafd.

§ 6. Ingeval de contracterende 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 onbeantwoordt 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.

Artikel 5.

Er wordt een recht geheven tot dekking van de bijzondere kosten die uit de bij artikel 58, § 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.

Bijlage VI.

(Artikel 69, §§ 3 en 4).

**Statuut betreffende de herzieningscommissie
en de commissies van deskundigen.**

Artikel 1.

De Regeringen der contracterende 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, en dit Bureau brengt ze onmiddellijk ter kennis van de andere contracterende Staten.

Artikel 2.

Telkens als zich de noodzakelijkheid doet gevoelen of als ten minste vijf contracterende Staten er om verzoeken, nodigt het Centraal Bureau de Commissies uit om een zitting te houden.

Alle contracterende Staten ontvangen twee maanden tevoren bericht van de zittingen der Commissies. Dit bericht moet nauwkeurig vermelden welke de kwesties zijn waarvan de inschrijving op de agenda wordt gevraagd.

Article 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.

Article 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.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, ses 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 conditions de réciprocité.

Article 6.

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 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*.

Article 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, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 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.

Article 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^{er} à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Artikel 3.

Al de contracterende 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.

Artikel 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.

Artikel 5.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

- a) van niet-contracterende Staten;
- b) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer, onder beding van wederkerigheid;
- c) van internationale organisaties die geen regerings-organisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden, onder beding van wederkerigheid, de vergaderingen der Commissies, met raadgevende stem, bij te wonen.

Artikel 6.

De Commissies zijn rechtsgeldig samengesteld wanneer een derde van de contracterende Staten vertegenwoordigd is.

Artikel 7.

De Commissies wijzen voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.

Artikel 8.

De beraadslagingen hebben plaats in het Frans en in het Duits. De uiteenzettingen van de leden der Commissies worden onmiddellijk mondeling en bondig vertaald. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitters worden *in extenso* vertaald.

Artikel 9.

De stemming geschiedt per afvaardiging en, op verzoek, bij hoofdelijke oproeping; elke afvaardiging van een op de vergadering vertegenwoordigde contracterende 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 de onthoudingen niet inbegrepen, heeft behaald.

Artikel 10.

De notulen van de vergaderingen geven een samenvatting van de beraadslagingen in de twee talen.

De voorstellen en de beslissingen moeten er tekstueel in de twee talen in opgenomen worden. Bij niet-overeenstemming tussen de Franse en de Duitse tekst van de notulen wat de beslissingen betreft, is de Franse tekst beslissend.

De notulen worden zodra mogelijk aan de leden uitgereikt.

Zo de notulen niet tijdens de zitting kunnen worden goedgekeurd, moeten de leden, binnen een passende termijn, de eventuele correcties aan het secretariaat bezorgen.

Artikel 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 sub-commissie 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
(Article 60, § 1^{er})

**Règlement international concernant le transport des wagons
de particuliers (RIP)**

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Annexe VIII
(Article 60, § 2)

**Règlement international concernant le transport
des containers (RICO)**

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Annexe IX
(Article 60, § 3)

**Règlement international concernant le transport
des colis express (RIEx)**

§ 1^{er}. 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 les 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 si ce mode de transport est 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.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1^{er}, 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 tout 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 47 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

Bijlage VII
(Artikel 60, § 1)

**Internationaal reglement
voor het vervoer van particuliere wagens (RIP)**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure)

Bijlage VIII
(Artikel 60, § 1)

**Internationaal reglement
voor het vervoer van containers (RICO).**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure)

Bijlage IX
(Artikel 60, § 3)

**Internationaal reglement
voor het vervoer van expresgoed (RIEx)**

§ 1. Als expresgoed worden slechts die goederen aangemerkt, welke op de voorwaarden van een internationaal tarief tegen grote snelheid worden vervoerd.

Ten vervoer als expresgoed mogen slechts goederen worden toegelaten die 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 Bijlage I tot de Overeenkomst genoemde stoffen en voorwerpen of die waarop krachtens de bepalingen van artikel 4, § 2, van de Overeenkomst getroffen bijzondere schikkingen betrekking hebben, worden slechts ten vervoer als expresgoed toegelaten indien 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 mogen worden uitgesloten of onder bepaalde voorwaarden mogen worden toegelaten.

§ 3. Expresgoed mag met een ander vervoerdokument 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 vervoerdokument 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 colli, de beschrijving van de verpakking en de vermelding van de aard der goederen;
- d) de vermelding van de voor de vervulling van de 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 vervoerdokument geplaatste gegevens en verklaringen; hij draagt alle gevolgen die voortvloeien uit het feit, dat die gegevens of verklaringen onregelmatig, onnauwkeurig of onvolledig zijn.

§ 5. Expresgoed moet met snelle vervoermiddelen binnen de bij de tarieven bepaalde termijnen worden vervoerd. De leveringsstijden moeten in elk geval korter zijn dan die welke voor de zendingen ijgoud gelden.

§ 6. Bij de tarieven mogen ook andere dan de hiervoren genoemde afwijkingen van de bepalingen van deze Overeenkomst worden toegestaan, van de bepalingen van artikelen 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, en 37 tot en met 47 van voormelde Overeenkomst mag echter niet worden afgeweken.

Voor zover de vorenstaande bepalingen en de tariefbepalingen niet daarmede in tegenspraak zijn, zijn de bepalingen van deze Overeenkomst op het vervoer van expresgoed van toepassing.

Annexe X
(Article 61)

Règlement d'arbitrage.

Article 1^{er}.

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.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1^{er}. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international de 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^{er}. 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 nationalité autre que celle des parties.

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

Article 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.

Article 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.

Article 5.

Greffes.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 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.

Bijlage X
(Artikel 61)

Scheidsrechterlijk reglement.

Artikel 1.

Aantal scheidsrechters.

De scheidsrechters 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.

Artikel 2.

Keuze van de scheidsrechters.

§ 1. Er wordt vooraf een lijst van scheidsrechters opgemaakt. Elke contracterende 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 een of twee scheidsrechters, al naar het geval.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidsrechters wijzen, in gemeen overleg en al naar het geval, de derde of de vijfde scheidsrechter aan 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 naar het geval, dan wordt aan het scheidsgerecht een scheidsrechter toegevoegd die, op verzoek van het Centraal Bureau, door de voorzitter van de Zwitserse Bondsrechtbank wordt aangewezen.

Het scheidsgerecht wordt 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 dan deze der partijen zijn.

De tussenkomst van een derde partij in het geschil blijft zonder invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Artikel 3.

Compromis.

De partijen die een beroep op het scheidsgerecht doen, 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.

Artikel 4.

Rechtspleging.

Het scheidsgerecht beslist zelf over de rechtspleging die zal gevolgd worden 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) de scheidsrechterlijke beslissing wordt, behoorlijk gemotiveerd, opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen betekend;
- d) behoudens andersluidende bepalingen 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.

Artikel 5.

Griffie.

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

Artikel 6.

Kosten.

De scheidsrechterlijke beslissing bepaalt de kosten en uitgaven, met inbegrip van de erelonen der scheidsrechters, en beslist door welke partij zij betaald of in welke verhouding zij over de partijen verdeeld moeten worden.

Convention Internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages de chemins de fer (CIV).

Les plénipotentiaires soussignés, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952, ont résolu, en conformité de l'article 66 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE 1^{er}. — Objet et portée de la Convention.

Article premier.

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

§ 1^{er}. 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 effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 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^{er}, 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 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.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1^{er}. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

§ 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.

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

(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 (CIV).

(Vertaling.)

De ondergetekende gevolmachtigden, de noodzakelijkheid erkend hebbende om de op 25 oktober 1952 te Bern ondertekende Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg te herzien, hebben, overeenkomstig artikel 66 van die Overeenkomst besloten dartoec een nieuwe Overeenkomst te sluiten en zijn omtrent de volgende artikelen overeen gekomen :

TITEL I. — Doel en draagwijdte van de Overeenkomst.

Artikel 1.

Spoorwegen en vervoer waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. Deze Overeenkomst is, behoudens de bij de 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 contracterende Staten, dat uitsluitend plaats heeft op lijnen vermeld in de overeenkomstig artikel 59 opgestelde lijst.

§ 2. Het vervoer waarvan het station (1) van vertrek en het station van aankomst gelegen zij op het grondgebied van eenzelfde 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 waarop het transitovervoer plaats heeft, uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) zelfs dan, wanneer de lijnen waarop het transitovervoer plaats heeft niet uitsluitend geëxploiteerd worden door een spoorweg van de Staat van vertrek, indien de betrokken spoorwegen 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.

Artikel 2.

Bepalingen betreffende gemengd vervoer.

§ 1. Behalve spoorweglijnen kunnen op de in artikel 1 bedoelde lijst ook geregelde autobusdiensten of scheepvaartlijnen worden ingeschreven die op een spoorwegtraject aansluiten en internationaal vervoer bewerkstelligen, met de beperking dat zulke diensten of lijnen, voor zover zij ten minste twee contracterende Staten met elkaar verbinden, slechts met het gemeenschappelijk goedvinden van die Staten op de lijst mogen ingeschreven worden.

§ 2. De ondernemingen van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten die voor de spoorwegen uit deze Overeenkomst voortvloeien, met inachtneming van de afwijkingen die noodgedwongen uit het verschil in vervoerwijze voortvloeien. Deze afwijkingen mogen evenwel geen inbreuk maken op de bepalingen van deze Overeenkomst omtrent de aansprakelijkheid.

§ 3. Elke Staat die een der in § 1 bedoelde lijnen in de lijst wenst te laten opnemen, moet ervoor zorgen dat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven bekend gemaakt worden.

(1) Onder « stations » verstaat men eveneens de havens van de scheepvaartdiensten en alle instellingen van de autobusdiensten die ten aanzien van de uitvoering van het vervoercontract openstaan voor het publiek.

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transports autres que ceux qui sont définis au § 1^{er}, 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, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1^{er}. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, 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 transport;
- 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. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

TITRE II. — Du contrat de transport.

CHAPITRE 1^{er}. — Transport des voyageurs.

Article 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit être muni 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.

Article 5.

Billets.

§ 1^{er}. Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe CI.

§ 2. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs :

- 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. 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 carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

§ 5. Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

§ 4. Voor internationaal vervoer, waarbij zowel van de spoorweg 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.

Artikel 3.

Verplichting van de spoorweg om te vervoeren.

§ 1. De spoorweg moet alle reizigers of bagage vervoeren tegen de voorwaarden 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 vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. Wanneer het bevoegd gezag heeft beslist dat de dienst geheel of gedeeltelijk wordt opgeheven of geschorst, moeten de daartoe getroffen maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek en de spoorwegen gebracht worden, waarbij deze dan de spoorwegen van de andere Staten, met het oog op de publicatie ervan, moeten inlichten.

§ 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 1. — Vervoer van reizigers.

Artikel 4.

Recht op vervoer.

Behoudens bij de tarieven voorziene uitzonderingen, moet de reiziger van bij de aanvang van zijn reis, van een geldig vervoerbewijs voorzien zijn; hij is verplicht het gedurende de gehele reis te bewaren, het aan ieder met de controle belaste beambte op diens verzoek te tonen en het bij het einde van de reis af te geven.

Artikel 5.

Plaatsbewijzen.

§ 1. De plaatsbewijzen die voor een onder deze Overeenkomst vallend internationaal vervoer worden afgegeven, moeten het teken CI dragen.

§ 2. Op de plaatsbewijzen moeten, behoudens bij de tarieven voorziene uitzonderingen, de volgende gegevens voorkomen :

- a) de aanduiding van de 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. 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. Couponboekjes, die op grond van een internationaal tarief worden afgeleverd worden als één enkel vervoerbewijs in de zin van deze Overeenkomst aangemerkt;

§ 5. Een plaatsbewijs is, behoudens uitzondering voorzien bij de tarieven, slechts overdraagbaar als 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 opge maakt.

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1^{er}. Jusqu'à l'âge de cinq 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 cinq 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 de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectuées 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 toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1^{er} et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1^{er}, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 7.

Durée de validité des billets.

§ 1^{er}. La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 8.

Attribution et location des places.

§ 1^{er}. Le voyageur peut marquer une place disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut présenter 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 ou doivent être louées pour certains trains.

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1^{er}. 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 située sur le parcours non encore effectué.

Article 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 qu'ils prévoient.

Article 11.

Voyageur sans billet valable.

§ 1^{er}. 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.

Artikel 6.

Vrachtvermindering voor kinderen.

§ 1. Kinderen tot ten volle vijf jaar oud, voor wie geen afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden kosteloos en zonder plaatsbewijs vervoerd.

§ 2. Kinderen van meer dan vijf jaar tot ten volle tien jaar oud en jongere kinderen voor wie een afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden vervoerd tegen verlaagde prijzen die, behoudens de toeslagen geheven voor het gebruik van bepaalde rijtuigen of treinen en de afronding van de bedragen volgens de bepalingen van de spoorweg die het plaatsbewijs heeft afgegeven, niet meer mogen bedragen dan de helft van de prijzen der plaatsbewijzen voor volwassenen.

Deze verlaging behoeft niet te worden verlengd op de prijzen van die plaatsbewijzen welke reeds een vermindering van de gewone enkele reisprijzen inhouden.

§ 3. Bij de tarieven kunnen andere leeftijdsgrenzen worden vastgesteld dan die aangegeven in §§ 1 en 2, voor zover die grenzen niet lager liggen dan volle vier jaar voor het kosteloos vervoer bedoeld in § 1, en volle tien jaar voor de toepassing van de verlaagde prijzen bedoeld in § 2.

Artikel 7.

Geldigheidsduur van de plaatsbewijzen.

§ 1. De geldigheidsduur van de plaatsbewijzen moet bij de tarieven bepaald worden.

§ 2. De eerste dag van geldigheid van het plaatsbewijs wordt bij de berekening van de geldigheidsduur voor een volle dag aangemerkt. De reiziger mag binnen de geldigheidsduur van zijn biljet zijn reis op een willekeurige dag aanvangen; hij moet, behoudens in de tarieven voorziene uitzondering, de reis uiterlijk volbracht hebben met een trein die op de laatste dag van de geldigheid volgens de dienstregeling uiterlijk om 24 uur op het station van bestemming aankomt.

Artikel 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 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 van de 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 of moeten besproken worden.

Artikel 9.

Onderbreking van de reis in tussenstations.

§ 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 in tussenstations 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 station van het nog niet afgelegde traject.

Artikel 10.

Verwisselen van klasse of van trein.

Onder de voorwaarden bij de tarieven vastgesteld, en tegen betaling van de daarin voorziene toeslag, is de reiziger bevoegd plaats te nemen in een hogere klasse of over te gaan in een trein van hogere orde dan zijn plaatsbewijs aangeeft.

Artikel 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 waarop de betaling van de toeslag gevorderd wordt.

§ 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.

Article 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

§ 1^{er}. 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 leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13.

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures.

§ 1^{er}. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à 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, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, 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 ceux-ci dans les voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorisations administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures.

d) les animaux vivants. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses ou 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 main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

§ 3. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 4. 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 présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c).

§ 2. Plaatsbewijzen die 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.

Artikel 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 beschooten toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van hun plaatsbewijs 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 reizigersvrachtprijs wordt kun overeenkomstig de bij artikel 26 gestelde voorwaarden terugbetaald, na aftrek van het op het afgelegde traject vallende gedeelte, in voorkomend geval geldt zulks eveneens voor de bagagevrachtprijs.

§ 2. Het vervoer van personen aangetast door besmettelijke ziekten, wordt beheerst door internationale overeenkomsten en reglementen of, bij gebreke daarvan, door de in iedere Staat van kracht zijnde wetten en reglementen.

Artikel 13.

Medenemen van handbagage en van dieren in de rijtuigen.

§ 1. De reizigers mogen gemakkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) kosteloos in de rijtuigen medenemen. 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 speciaal type zijn, inzonderheid wanneer er een bagageruimte voorhanden is.

§ 2. Mogen niet in de rijtuigen medegenomen worden :

a) stoffen en voorwerpen die van het vervoer als bagage zijn uitgesloten krachtens artikel 17, letter a), behoudens de bij de tarieven voorzien uitzonderingen, evenwel mogen reizigers die in de uitoefening van een openbare dienst of met een wettelijke of administratieve toelating een vuurwapen dragen, munitie medenemen, indien daarbij de kleinste maximumhoeveelheid, in de voor de betrokken grondgebieden van kracht zijnde reglementen vastgesteld, niet wordt overschreden; bewakers die gevangenen begeleiden en met dezen in afzonderlijke rijtuigen of rijtuigafdelingen reizen, mogen geladen vuurwapens medenemen;

b) voorwerpen die de reizigers kunnen storen of hinderen of schade kunnen veroorzaken;

c) voorwerpen die volgens de douane- of andere ambtelijke voorschriften niet in de rijtuigen mogen medegenomen worden;

d) levende dieren. Evenwel worden kleine dieren, gesloten in kooien, kisten, korven of andere doeltreffende verpakkingen, kleine honden, ook zonder verpakking, toegelaten mits bedoelde dieren door hun reuk, hun geluid of op om het even welke andere wijze de reizigers niet kunnen hinderen, de politievoorschriften van de onderscheiden Staten zulks toelaten, geen der reizigers daartegen bezwaar maakt en deze dieren op de schoot gedragen of als handbagage ondergebracht kunnen worden.

Bij tarieven of bij de dienstregeling kan het toelaten van dieren in bepaalde soorten van rijtuigen of treinen worden verboden of toegestaan.

§ 3. Bij de tarieven wordt bepaald of, en voor welke dieren, een vrachtprijs moet betaald worden.

§ 4. De beampten van de spoorweg hebben het recht zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard van de in de rijtuigen medegenomen voorwerpen, wanneer ernstig vermoeden bestaat van overtreding van de bepalingen van § 2, behalve die van § 2, letter c).

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1^{er}.

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 14.

Trains. Horaires.

§ 1^{er}. 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 heures de départ des trains et de donner aux voyageurs la possibilité de se renseigner sur l'horaire des trains de leurs propres lignes. Ces horaires doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture, 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.

Article 15.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou l'orsque 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.

CHAPITRE II. — Transport des bagages.

Article 16.

Objets admis au transport.

§ 1^{er}. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans les malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage, s'ils se prêtent au transport sans emballage :

- a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises longues;
- b) les voitures d'enfants;
- c) les instruments de musique portatifs;
- d) les instruments professionnels, y compris le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que leur conditionnement, leur volume et leur poids permettent de les charger et de les placer rapidement dans les fourgons;
- e) les engins de sport;
- f) les cycles avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car et les véhicules analogues, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules à moteur 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 fixés 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.

§ 5. Voorwerpen en dieren die de reiziger in de rijtuigen medeneemt, moeten door hem zelf bewaakt worden, behalve wanneer hij dit niet kan door het feit dat hij zich in een rijtuig van het bij § 1 bedoeld speciaal type bevindt.

Hij is verantwoordelijk voor alle schade veroorzaakt door de voorwerpen of de dieren die hij in het rijtuig medeneemt, tenzij hij bewijst dat de schade door de schuld van de spoorweg is veroorzaakt.

Artikel 14.

Treinen. Dienstregeelingen.

§ 1. Voor het vervoer zijn aangewezen, de regelmatig lopende treinen, in de dienstregeling vermeld, en de naar behoefte ingelegde treinen.

§ 2. De spoorwegen moeten tijdig op de stations de vertrekuren van de treinen afficheren en aan de reizigers de mogelijkheid bieden zich over de dienstregeling van de treinen van hun eigen lijnen in te lichten. Op deze dienstregelingen moeten worden vermeld de soort van treinen, de rijtuigklassen, de voorwaarden waaronder de reizigers worden toegelaten en de vertrekuren van de treinen; voor de overgangsstations van enig belang en voor de eindstations moeten daarop tevens de uren van aankomst, alsook de voornaamste treinaansluitingen vermeld zijn.

Artikel 15.

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 ertoe gehouden hem met zijn bagage, voor zover dit mogelijk is, doch zonder heffing van enige toeslag, door te voeren met een trein die over dezelfde lijn of over een andere reisweg van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar dezelfde bestemming voert en die 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 getarifeerde trein geldig maken. De spoorweg kan echter het gebruik van bepaalde treinen bij het tarief of bij de dienstregeling uitsluiten.

HOOFDSTUK II. — Vervoer van bagage.

Artikel 16.

Ten vervoer toegelaten voorwerpen.

§ 1. Worden ten vervoer als bagage toegelaten, de voorwerpen die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoeden dozen en andere dergelijke verpakkingsmiddelen, alsook de verpakkingsmiddelen zelf.

§ 2. Bovendien worden ten vervoer als bagage toegelaten, zelfs onverpakt indien zij onverpakt kunnen worden vervoerd :

- a) draag- en rolstoelen voor zieken, de door zieken zelf voortbewogen rolstoelen met of zonder hulpmotor, ligstoelen;
- b) kinderwagens;
- c) draagbare muziekinstrumenten;
- d) beroepsinstrumenten, ook toneelbenodigdheden, mits zij door hun gesteldheid, omvang en gewicht snel geladen en in de bagagewagens geplaatst kunnen worden;
- e) sportartikelen;
- f) rijwielen met of zonder hulpmotor, motorrijwielen zonder zijspan en soortgelijke voertuigen, 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 zij 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.

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.

Article 17.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages :

- a) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, vénéneuses, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages.

Les tarifs peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre a).

Article 18.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages.

Surtaxes.

§ 1^{er}. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 16 et 17; 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 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 16 et 17, 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 trois francs, avec un minimum de perception de six 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 (CIM);

b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1^{er}. 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. Si néanmoins celui-ci les accepte, il 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 bagages doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, l'indication du nom et de l'adresse du voyageur et celle de 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.

Article 20.

Enregistrement et transport des bagages.

§ 1^{er}. 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.

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 gesloten in kooien die voldoende waarborg bieden.

Artikel 17.

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

Zijn van het vervoer als bagage uitgesloten :

- a) gevaarlijke stoffen en voorwerpen, in het bijzonder geladen vuurwapens, ontplofbare en brandbare stoffen en voorwerpen, verbranding bevorderende, vergiftige, radioactieve, bijtende stoffen en ook walgingwekkende of gevaar voor besmetting opleverende stoffen;
- b) voorwerpen waarvan het vervoer, al was het maar op het gebied van één der Staten waarover de bagage dient vervoerd, aan de postadministratie is voorbehouden;
- c) voorwerpen waarvan het vervoer verboden is, al was het maar op het gebied van één der Staten waarover de bagage dient vervoerd.

De tarieven kunnen in bepaalde voorwaarden sommige stoffen en voorwerpen tot het vervoer als bagage aannemen die er onder letter a) van uitgesloten zijn.

Artikel 18.

Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage.

Boeten.

§ 1. De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van artikelen 16 en 17; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. Indien de wetten of reglementen van de Staat op het grondgebied waarvan het feit zich voordoet, zulks toelaten, heeft de spoorweg het recht om, bij ernstig vermoeden van overtreding, te onderzoeken of de inhoud van de bagage wel 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, en indien geen andere wetten of reglementen gelden in de Staat waar het onderzoek plaats heeft, moet 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 16 en 17 moet de houder van het bagagebiljet, onverminderd zijn verplichting om het vrachtverschil bij te betalen, een boete voldoen en eventueel de schade vergoeden.

De boete moet voor elk kilogram bruto van de van het vervoer als bagage uitgesloten voorwerpen betaald worden en bedraagt :

a) drie frank, met een minimum van zes frank, wanneer die voorwerpen stoffen bevatten, die krachtens Bijlage I tot de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C. I. M.) van het goederenvervoer zijn uitgesloten;

b) twee frank, met een minimum van vier frank, in al de andere gevallen van overtreding van de bepalingen van artikelen 16 en 17.

Artikel 19.

Verpakking en deugdelijkheid van de bagage.

§ 1. Bagage die in ondeugdelijke toestand verkeert, die onvoldoende is ingepakt of die duidelijke sporen van beschadiging toont, mag de spoorweg weigeren. Indien deze laatste ze niettemin ten vervoer aanneemt, dan kan hij 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 bagage moet op voldoende houdbare wijze de naam en het adres van de reiziger en het station van bestemming dragen.

§ 3. Onde etiketten, adressen of andere aanduidingen die op vroeger vervoer betrekking hebben, moeten door de reiziger verwijderd of onleesbaar gemaakt worden.

Artikel 20.

Inschrijving en vervoer van de bagage.

§ 1. Inschrijving van bagage vindt slechts plaats op vertoon van plaatsbewijzen die ten minste tot het station van bestemming van de bagage geldig zijn op de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg.

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'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

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.

§ 2. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des fauteuils pour malades, voitures d'enfants, engins de sport, cycles et véhicules à moteur.

§ 5. 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.

Article 21.

Bulletin de bagages.

§ 1^{er}. 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.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis conformément au formulaire dont le modèle est prévu à l'Annexe I à la présente Convention et 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 cette remise a été effectuée;
- 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;
- 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.

Les tarifs peuvent prévoir, pour certains trafics ou pour certains envois, des dérogations quant à la forme et au contenu du bulletin de bagages.

§ 3. Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

Is het plaatsbewijs op verschillende reizen geldig of wordt de plaats van bestemming door meer dan één station bediend, dan moet de reiziger de reisweg of het station, waarvoor de bagage ingeschreven moet worden, duidelijk opgeven. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van niet-naleving van dit voorschrift door de reiziger.

Voor zover zulks krachtens de tarieven mogelijk is, mag de reiziger binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs zijn bagage ofwel rechtstreeks voor het gehele traject van het station van vertrek tot dat van aankomst, ofwel voor willekeurige gedeelten van het gehele traject laten inschrijven.

In de tarieven wordt bepaald of, en in hoeverre, bagage over een andere dan die op het plaatsbewijs opgegeven 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.

§ 2. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de voor het station van vertrek van kracht zijnde wetten en reglementen.

§ 4. Voor de inschrijving van ziekenstoelen, kinderwagens, sportartikelen, rijwielen en motorvoertuigen, kunnen in de tarieven bijzondere bepalingen worden opgenomen.

§ 5. 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 hiervoren beschreven 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.

Artikel 21.

Bagagebiljet.

§ 1. Bij de inschrijving van bagage wordt aan de reiziger een bagagebiljet uitgereikt. De reiziger moet zich bij de inontvangstneming van het bagagebiljet ervan vergewissen, dat dit overeenkomstig zijn opgaven is ingevuld.

§ 2. Bagagebiljetten in internationaal verkeer moeten worden opgesteld overeenkomstig een formulier naar het model van Bijlage I tot deze overeenkomst en er moeten de volgende gegevens op 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 werd aangeboden;
- d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;
- e) het aantal en het gewicht van de colli;
- f) het bedrag van de bagagevracht en van de andere 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.

De tarieven kunnen, vóór bepaald verkeer of voor bepaalde zendingen, afwijkingen voor de vorm en de inhoud van het bagagebiljet voorzien.

§ 3. De tarieven of de tussen de spoorwegen getroffen schikkingen bepalen de taal waarin de bagagebiljetten moeten gedrukt en ingevuld worden.

Article 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1^{er}. 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 indiqué à l'article 21, § 2, lettre g).

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie du pays de départ ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est fixée par les tarifs internationaux.

Article 23.

Livraison.

§ 1^{er}. La livraison des bagages a lieu contre 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 demander 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 remise du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de livrer 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 des douanes ou 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. 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 qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 7. Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages.

Article 24.

Tarifs. Accords particuliers.

§ 1^{er}. 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 ou 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.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de 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.

Artikel 22.

Aangifte van het belang bij de aflevering.

§ 1. Voor elke zending bagage kan het belang bij de aflevering overeenkomstig artikel 21, § 2, letter g), op het bagagebiljet worden aangegeven.

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munt van het land van vertrek of in elke andere bij de tarieven vastgestelde munt.

§ 2. De premie voor belang bij de aflevering wordt bij de internationale tarieven vastgesteld.

Artikel 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 en, zo nodig, voor de vervulling van de douane- en andere ambtelijke formaliteiten.

§ 3. Kan het bagagebiljet niet afgegeven worden, dan is de spoorweg alleen tot afgifte van de bagage verplicht, wanneer verzoeker zijn recht daarop staakt; 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 teruggeven of op een tussenstation afgeleverd worden tegen afgifte van het bagagebiljet, en, indien het tarief dit eist, op vertoon bovendien van het plaatsbewijs.

§ 5. De houder van het biljet van 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 aangehaalde schade.

§ 7. Overigens gelden voor de aflevering de wetten en reglementen die op de met de aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

HOOFDSTUK III. — Gemeenschappelijke bepalingen voor reizigers en bagage.

Artikel 24.

Tarieven. 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 vermelden waaronder met de wisselkoers rekening zal worden gehouden.

§ 2. De tarieven behoeven slechts in die Staten te worden bekendgemaakt waarvan de spoorwegen als spoorwegen van vertrek of aankomst daarbij betrokken zijn. De tarieven en hun wijzigingen treden in werking op de datum bij de bekendmaking vermeld. De tariefverhogingen en andere bepalingen waardoor de bij deze tarieven voorziene vervoer voorwaarden verzaamd mochten worden, treden ten vroegste zes dagen na hun bekendmaking in werking.

De wijzigingen aan de bij de internationale tarieven vastgestelde vrachtprijzen en bijkomende kosten om rekening te houden met de schommelingen van de wisselkoers en ook de verbeteringen van kennelijke fouten worden van kracht de dag na de bekendmaking ervan.

§ 3. Op elk voor het internationaal verkeer geopend station kan de reiziger inzage nemen van de tarieven of uittreksels daarvan, waarin de prijzen van de internationale plaatsbewijzen die aldaar verkrijgbaar zijn, alsmede de bijhorende bagagevrachten voorkomen.

§ 4. Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix peuvent être 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.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

Article 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 main. Il doit assister à cette visite, sauf exceptions admises par les lois et règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, à l'égard du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1^{er}. Lorsqu'un voyageur n'a pas commencé son voyage, il a droit contre remise du billet, à la restitution du prix payé pour celui-ci.

§ 2. Lorsqu'un billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur a droit, contre remise du billet, à la restitution de la différence entre le prix payé et celui qu'il aurait acquitté pour le parcours effectué.

§ 3. Lorsque, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il été délivré, un billet a été utilisé dans une classe inférieure à celle qui y est indiquée, il est remboursé, contre remise du billet, la différence entre le prix du billet payé et le prix du billet pour la classe utilisée.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

Pour les cas prévus au § 2, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare intermédiaire intéressée.

Pour les cas prévus au § 3, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation 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.

§ 5. 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, sauf si le voyageur n'a pu commencer son voyage ou le poursuivre en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

Sont déduits du montant de la restitution : un droit de 10 % avec minimum de F 0,50 et maximum de 3 F par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi; cette déduction n'est toutefois pas opérée si, dans le cas prévu au § 1^{er}, le billet est restitué le jour même de son émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans le cas où le voyage n'a pu être effectué ou poursuivi en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

§ 6. Lorsqu'il s'agit de billets à prix réduit ou de billets qui ne sont valables que conjointement avec des tickets garde-place, les tarifs peuvent exclure la restitution ou la subordonner à certaines conditions; les billets à prix réduit pour enfants, délivrés en vertu de l'article 6, ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens de la présente disposition.

§ 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 F 0,50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

§ 4. De tarieven moeten voor allen onder dezelfde voorwaarden worden toegepast.

De spoorwegen kunnen bijzondere overeenkomsten sluiten waarbij vrachtverlagingen of andere voordelen toegekend worden, mits deze door hun Regeringen worden goedgekeurd en voor zover vergelijkbare voorwaarden worden verleend aan de reizigers die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden.

Vrachtverlagingen mogen worden verleend voor de dienst van de spoorweg, de dienst van het openbare gezag, of voor werken van liefdadigheid, van opvoeding of van onderwijs.

Bekendmaking van de maatregelen genomen krachtens de tweede en de derde alinea is niet verplicht.

Artikel 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 bijwonen, behoudens de uitzonderingen bij de wetten en reglementen toegestaan. De spoorweg aanvaardt tegenover de reiziger generlei aansprakelijkheid voor het geval, dat deze met die verplichtingen geen rekening mocht houden.

Artikel 26.

Terugbetalingen en bijkomende betalingen.

§ 1. Wanneer een reiziger zijn reis niet heeft aangevat, heeft hij, tegen afgifte van het plaatsbewijs, recht op de terugbetaling van de hiervoor betaalde prijs.

§ 2. Wanneer een plaatsbewijs slechts op een gedeelte van het traject werd gebruikt, heeft de reiziger, tegen afgifte van het plaatsbewijs, recht op de terugbetaling van het verschil tussen de betaalde prijs en die welke hij voor het afgelegde traject had moeten betalen.

§ 3. Wanneer een plaatsbewijs, ten gevolge van plaatsgebrek in de klasse waarvoor het werd afgeleverd, werd gebruikt in een lagere klasse dan die welke erop vermeld staat, dan wordt, tegen afgifte van het plaatsbewijs, het verschil tussen de prijs van het betaalde plaatsbewijs en de prijs van het plaatsbewijs voor de gebruikte klasse terugbetaald.

§ 4. De spoorweg heeft het recht van de reiziger te vorderen dat, bij elke aanvraag om terugbetaling, alle nuttige bewijsstukken gevoegd worden.

Voor de bij § 2 voorziene gevallen moet de reiziger inzonderheid een bewijs overleggen dat hem op zijn verzoek door het betrokken station onderweg wordt afgeleverd.

Voor de bij § 3 voorziene gevallen moet de reiziger inzonderheid een bewijs van de spoorweg overleggen, waarbij wordt bevestigd dat hij op het beschouwde traject heeft plaats genomen in een afdeling van een lagere klasse dan die waartoe zijn plaatsbewijs hem recht gaf.

§ 5. Van de terugbetaling zijn uitgesloten : de belastingen, de toeslagen betaald voor besproken plaatsen, het maakloon en de commissie voor de verkoop van de plaatsbewijzen, behalve wanneer de reiziger zijn reis niet heeft kunnen aanvatten of voortzetten wegens de vertraging of het uitvallen van een trein of wegens een onderbreking van de dienst.

Van het terug te betalen bedrag worden afgetrokken : een recht van 10 t.h. met een minimum van F 0,50 en een maximum van 3 F per plaatsbewijs, alsmede eventueel de verzendingskosten; die aftrek vindt echter niet plaats, wanneer, in het bij § 1 voorziene geval, het plaatsbewijs op de dag van afgifte aan het bureau, dat het verstrekt heeft, wordt teruggegeven, en ook niet ingeval de reis niet kon afgelegd of voortgezet worden wegens de vertraging of het uitvallen van een trein of wegens een onderbreking van de dienst.

§ 6. Voor plaatsbewijzen tegen verlaagde prijs of plaatsbewijzen die slechts samen met een bewijs voor besproken plaatsen geldig zijn, kan bij de tarieven de terugbetaling uitgesloten of van bepaalde voorwaarden afhankelijk gesteld worden; de plaatsbewijzen tegen verlaagde prijs voor kinderen, krachtens artikel 6 afgeleverd, worden in de zin van deze bepaling niet als plaatsbewijzen tegen verlaagde prijs beschouwd.

§ 7. Wanneer een reiziger voor het geheel of een gedeelte van het traject de terugbetaling van de bagagevrachtprijs heeft gevraagd, geschiedt de terugbetaling onder de voorwaarden hierna :

Een recht van F 0,50 per biljet, en eventueel de belasting, worden steeds van de terug te betalen som afgetrokken.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix du 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'il n'en résulte 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.

§ 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 F 0,50 par billet ou par bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt.

§ 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'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Article 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.

CHAPITRE 1^{er}. — Responsabilité.

Article 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux.

§ 1^{er}. 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 main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 13, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Article 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

§ 1^{er}. Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport 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.

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 hij de aanvraag om terugbetaling dient gevoegd.

§ 8. De tarieven mogen andere bepalingen dan vorenstaande bevatten, mits zij 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 van de geldigheid en voor bagagebiljetten op de dag van afgifte begint te lopen.

§ 10. In geval van onregelmatige 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. Het door de spoorweg bevonden te veel geïnde bedrag moet, indien het F 0,50 per plaatsbewijs of bagagebewijs te boven gaat, aan de belanghebbende zo mogelijk amtsshalve worden medege-deeld en zo spoedig mogelijk worden vereffend.

§ 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 overeenkomsten tussen de spoorwegen zijn de in de Staat van vertrek geldende wetten en reglementen van toepassing.

Artikel 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. Rechtsvorderingen.

HOOFDSTUK I. — Aansprakelijkheid.

Artikel 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 13, § 5, door de reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade die door zijn schuld is veroorzaakt.

§ 3. Te dezer zake bestaat geen gemeenschappelijke aansprakelijkheid.

Artikel 29.

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de 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.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1^{er}. 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.

§ 3. 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.

Article 31.

Charge de la preuve.

§ 1^{er}. 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.

Article 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1^{er}. 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.

Article 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 et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Artikel 30.

Omvang van de aansprakelijkheid.

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor schade voortvloeiende uit geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de bagage, te rekenen van de aanneming ten vervoer tot de aflevering.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven indien de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging veroorzaakt is de schuld van de reiziger, door een door deze laatste gegeven order die niet aan de schuld van de spoorweg te wijten is, door eigen gebrek van de bagage of door omstandigheden die de spoorweg niet vermijden en waarvan hij de gevolgen niet verhelpen kon.

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven 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 worden verzonden.

Artikel 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.

Artikel 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 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 teruggevonden, moet de spoorweg de rechthebbende daarvan bericht geven, indien zijn woonplaats bekend is of kan gevonden worden.

Binnen dertig dagen na ontvangst van dat bericht, kan de rechthebbende verlangen dat de bagage hem op een der stations van het traject wordt 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 eventuele 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.

Artikel 33.

Bedrag van de 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 van de schade bewezen wordt :
een som gelijk aan dat bedrag, met een maximum van 40 frank per ontbrekend kilogram bruto-gewicht;
- b) wanneer het bedrag van de schade niet bewezen wordt :
een vaste som van 20 frank per ontbrekend kilogram bruto-gewicht.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten en andere voor het vervoer van verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald, zonder verdere vergoeding van schade.

Article 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 montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

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

Article 35.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1^{er}. 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 vingt 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^{er}.

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1^{er} 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^{er} 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.

§ 4. En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 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 répartition du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 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, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

§ 1^{er}. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par 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.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Artikel 34.

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van bagage.

Bij beschadiging van bagage moet de spoorweg het bedrag der daardoor ontstane waardevermindering betalen, zonder verdere schadevergoeding.

De schadevergoeding kan 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 gedeelte van de bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde gedeelte.

Artikel 35.

Bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage.

§ 1. Bij vertraging in de aflevering moet de spoorweg, indien de rechthebbende niet bewijst dat hierdoor schade is ontstaan, een vergoeding betalen, ten bedrage van twintig centimes voor elk kilogram bruto-gewicht der te laat afgeleverde bagage en voor elk tijdvak van vierentwintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering, met een maximum van veertien dagen.

§ 2. Als het bewijs geleverd wordt dat door 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 van de bagage uitgekeerd zouden moeten worden.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, eventueel, voor het niet verloren gedeelte betaald.

Bij beschadiging zijn zij, eventueel, tegelijk met de in artikel 34 bedoelde schadevergoeding verschuldigd.

In geen geval mag de som van de in §§ 1 en 2 en de in de artikelen 33 en 34 bedoelde schadevergoeding hoger zijn dan de schadevergoeding in geval van geheel verlies der bagage zou bedragen.

§ 4. Bij vertraging in de aflevering van als bagage vervoerde auto's, aanhangwagens en motorrijwielen met zijspan, moet de spoorweg slechts een vergoeding betalen indien schade bewezen is; de vervoerprijs geldt als maximumvergoeding.

Artikel 36.

Bedrag van de 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 vergoeding, schadevergoeding gevorderd worden voor de bewezen meerdere schade, tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Artikel 37.

Bedrag van de 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 deze de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadevergoeding betalen. Bij grove schuld is de aansprakelijkheid evenwel beperkt tot het dubbele van de in artikelen 33, 34, 35 en 36 bedoelde maxima.

Artikel 38.

Rente over het bedrag van de schadevergoeding. Terugbetaling van schadevergoedingen.

§ 1. De rechthebbende kan over de schadevergoeding rente vorderen. Deze rente, berekend tegen vijf ten honderd per jaar, is slechts verschuldigd indien de vergoeding tien frank voor elk bagagebiljet overtreft; zij loopt van de dag der administratieve klacht, bedoeld in artikel 41, of indien geen klacht is ingediend, van de dag, waarop de rechtsvordering is ingesteld.

§ 2. Alle ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans les cas prévus à l'article 30, § 1^{er}, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

CHAPITRE II. — *Réclamations administratives.**Actions judiciaires. Procédure et prescription.*

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1^{er}. 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 des bulletins de bagages.

Article 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.

Article 43.

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

§ 1^{er}. 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 peuvent être exercées exclusivement 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 l'un d'eux.

§ 4. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1^{er} 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.

Article 44.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées 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.

Artikel 39.

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel.

De spoorweg is aansprakelijk 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.

Artikel 40.

Instellen van extracontractuele rechtsvorderingen.

In de in artikel 30, § 1, voorziene gevallen kan alle rechtsvordering tot aansprakelijkheid, uit welke hoofde ook, slechts op de voorwaarden en binnen de perken van deze overeenkomst tegen de spoorweg worden ingesteld.

Dit geldt eveneens voor elke rechtsvordering ingesteld tegen de personen voor wie de spoorweg krachtens artikel 39 aansprakelijk is.

HOOFDSTUK II. — *Administratieve klachten.**Rechtsvorderingen. Rechtspleging en verjaring.*

Artikel 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 rechtsvordering tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. De plaatsbewijzen, bagagebiljetten en andere documenten, die de rechthebbende van belang acht om bij zijn klacht te voegen, moeten in de oorspronkelijke vorm 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.

Artikel 42.

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

De uit het vervoercontract voortspruitende rechtsvordering tegen de spoorweg kan alleen worden ingesteld door degene die het plaats- en of eventueel het bagagebewijs overlegt, of die, bij gebreke daarvan, zijn recht bewijst.

Artikel 43.

Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kan worden ingesteld.

§ 1. De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens het vervoercontract betaald bedrag kan worden ingesteld, ofwel tegen de spoorweg die dat bedrag geïnd heeft, ofwel tegen de spoorweg ten bate waarvan het te veel betaalde bedrag is geïnd.

§ 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 de bagage noch het geleidebiljet ontvangen.

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

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

Artikel 44.

Rechtsbevoegdheid.

De op deze overeenkomst gegronde rechtsvorderingen kunnen slechts worden ingesteld voor de bevoegde rechter van de Staat waartoe de gedaagde spoorweg behoort, hetzij bij staatsverdrag of akte van de concessie anders is bepaald.

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 article.

Article 45.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1^{er}. 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 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.

Article 46.

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

§ 1^{er}. 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 45;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 45, 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 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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

Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1^{er}. 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 un cas de fraude.

§ 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;

Wanneer een onderneming zelfstandige spoorwegnetten in verschillende Staten exploiteert, wordt elk dezer netten, wat de toepassing van dit artikel betreft, als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

Artikel 45.

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of van beschadiging van de bagage.

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg ontdekt of vermoed wordt, of het bestaan ervan door de rechthebbende beweerd wordt, moet de spoorweg zonder uitstel, en zo mogelijk in tegenwoordigheid van die rechthebbende een proces-verbaal opmaken waarin, volgens de aard van de schade, zijn vermeld de gesteldheid van de bagage, het gewicht ervan, en, voor zover mogelijk, het bedrag en de oorzaak van de 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 de bagage, alsook de oorzaak en het beloop van de 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 rechthebbende verplicht een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren colli te geven, ten einde de nasporing van de spoorweg te vergemakkelijken.

Artikel 46.

Vervallen van de rechtsvordering tegen de spoorweg voortvloeiend uit het vervoercontract van bagage.

§ 1. Door de inontvangstneming van de 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) indien een klacht wegens vertraging in de aflevering is ingediend bij een der in artikel 43, § 2, genoemde spoorwegen, binnen een termijn van niet meer dan eenentwintig dagen, de dag van de inontvangstneming der bagage door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) indien een klacht wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging is ingediend :

1° als het verlies of de beschadiging vóór de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende overeenkomstig artikel 45 is vastgesteld;

2° als de vaststelling, die overeenkomstig artikel 45 had moeten plaats vinden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) indien een klacht is ingediend wegens uiterlijk niet waarneembare gebreken, waarvan het bestaan na de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende is vastgesteld, onder de dubbele voorwaarde :

1° dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 45 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade, en uiterlijk binnen drie dagen na die van de inontvangstneming van de bagage; wanneer die termijn op een zondag of een wettelijke feestdag verstrijkt, wordt het einde ervan op de eerstvolgende werkdag overgedragen;

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

Artikel 47.

Verjaring

van de uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvordering.

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

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

a) wegens een door opzet veroorzaakte schade; b) wegens een geval van bedrog.

§ 2. De verjaring begint te lopen :

a) voor de vorderingen tot schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging : van de dag waarop de aflevering plaats gehad heeft;

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 du 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.

§ 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 rejette 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.*

Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie.

§ 1^{er}. 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 qu'il a causé. 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 de distance 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 de distance d'application des tarifs.

Article 50.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 49 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.

b) voor de vorderingen tot schadevergoeding wegens 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 af, indien 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 gevorderde rechten : van de dag waarop deze eis door de douane werd gesleld ;

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. 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 inzake ontvangst van de klacht of van het antwoord, en inzake teruggave van de stukken, rust op de partij, die zich op deze feiten beroept.

Latere klachten die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. De verjaarde rechtsvordering kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van exceptie.

§ 5. Met inachtneming van de voorgaande bepalingen gelden voor schorsing en stuiting van de verjaring de wetten en reglementen van de Staat waar de rechtsvordering is ingesteld.

HOOFDSTUK III.

Afrekening. Verhaal tussen spoorwegen onderling.

Artikel 48.

Afrekening tussen spoorwegen.

Elke spoorweg is verplicht aan de betrokken spoorwegen het hun toekomend aandeel in een vrachtprijs, welke hij heeft geïnd of had moeten innen, uit te betalen.

Artikel 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding bij verlies of bij beschadiging.

§ 1. De spoorweg die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, een schadevergoeding 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 één spoorweg, is elke spoorweg aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade. Indien vaststelling van ieders aandeel in de schade onmogelijk is, wordt de schadevergoeding te hunnen laste gebracht volgens de beginselen onder letter c) ;

c) indien niet bewezen kan worden, dat de schade door één of meer spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde schadevergoeding 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 een 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.

Artikel 50.

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering.

De voorschriften van artikel 49 worden toegepast in geval van voor vertraging betaalde schadevergoeding. Indien de vertraging veroorzaakt is door onregelmatigheden die op verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding ten laste van deze spoorwegen gebracht naar verhouding van de duur van de vertraging op hun netten.

Article 51.

Procédure de recours.

§ 1^{er}. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 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.

§ 2. Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

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

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 52.

Compétence pour les recours.

§ 1^{er}. 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^{er}, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53.

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.

Article 54.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1^{er}. 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.

Artikel 51.

Rechtspleging bij verhaal.

§ 1. De spoorweg tegen wie het verhaal, bedoeld in artikelen 49 en 50, wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd tot betwisting van de gegrondheid van de betaling door de administratie die het verhaal uitoefent, indien de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld nadat de dagvaarding aan de spoorweg behoorlijk betekend was en hij in de gelegenheid gesteld was in het geding tussenbeide te komen. De voor de betekening en voor de tussenkomst toegestane termijnen worden door de rechter, bij 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 één en hetzelfde vonnis beslissen over alle bij hem aanhangig gemaakte vorderingen tot verhaal.

§ 4. De gedagvaarde spoorwegen kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd aan het hoofdgeding tot schadevergoeding een vordering tot verhaal te verbinden.

Artikel 52.

Bevoegdheid bij verhaal.

§ 1. De rechter ter plaatse 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 keuze tussen de verschillende rechters, die volgens § 1 bevoegd zijn.

Artikel 53.

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.

Artikel 54.

Toepassing van het nationale recht.

Bij gebreke van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn in elke Staat de bepalingen van de nationale wetten en reglementen betreffende het vervoer van toepassing.

Artikel 55.

Algemene regelen van rechtspleging.

Voor alle geschillen, waartoe het aan deze Overeenkomst onderworpen vervoer aanleiding geeft, 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.

Artikel 56.

Tenuitvoerlegging van vonnissen.
Beslaglegging en zekerheidsstelling.

§ 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 contracterende Staten uitvoerbaar, zodra de in de betrokken Staat voorgeschreven formaliteiten vervuld zijn. De herziening van het geschil ten gronde is niet geoorloofd.

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 auquel 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 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 wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

§ 4. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 57.

Unité monétaire.

Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1^{er}. 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 grammes 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 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).

Article 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1^{er}. 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 59, 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;

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 afwijzen van zijn vordering uitgesproken.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen die een spoorweg heeft op een andere spoorweg die niet tot dezelfde Staat behoort als de eerste, kan slechts beslag gelegd worden krachtens een gerechtelijk vonnis van de Staat, waartoe de spoorweg, titularis van de inbeslaggenomen 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 het gebied van een andere Staat dan die, waartoe de spoorweg, die eigenaar is, behoort, slechts beslag gelegd worden krachtens een gerechtelijk vonnis van laatstbedoelde Staat.

Op de wagens van particulieren, alsook op de voor het vervoer dienende voorwerpen van alle aard voorhanden in dit materieel en die aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het gebied van een andere Staat dan die waar de eigenaar woonachtig is, slechts beslag gelegd worden krachtens een gerechtelijk vonnis van laatstbedoelde Staat.

§ 4. Bij rechtsvorderingen gegrond op het internationaal vervoercontract kan geen zekerheidsstelling voor de kosten van het geding gevorderd worden.

Artikel 57.

Munteenheid. Herleidings- of aannemingskoers van vreemde munt.

§ 1. De in deze Overeenkomst of haar bijlagen in franken uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op de goudfrank met een gewicht van 10/31 gram en 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 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).

Artikel 58.

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 informatie van allerlei aard die voor de dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door het internationaal vervoer nodig geworden financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van de incassering van de achterstallige vorderingen en het in dit opzicht verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het betrachten, op verzoek van een der contracterende Staten of van een der vervoerondernemingen waarvan de lijnen op de in artikel 59 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 inzake de geschillen betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour l'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 68, 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 en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1^{er}. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant 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.

Article 60.

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.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises 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 présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1^{er}. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, 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,

f) het medewerken bij het scheidsrechterlijk regelen van geschillen betreffende de uitlegging of de toepassing van de Overeenkomst;

g) het voorbereidend onderzoek van de voorstellen tot wijziging van deze Overeenkomst en het voorstellen tot de bijeenroeping van de Conferenties, bedoeld in artikel 68, indien hiertoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, dat Bijlage II tot deze Overeenkomst vormt, 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.

Artikel 59.

Lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen.

§ 1. Het in artikel 58 bedoelde Centraal Bureau is belast met de samenstelling en het bijhouden van de lijst van de aan deze Overeenkomst onderworpen lijnen. Te dien einde ontvangt het de kennisgevingen van de contracterende Staten omtrent de inschrijving of het schrappen van de lijnen van een spoorweg of van een der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. De deelneming van 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 contracterende 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 van de van het Centraal Bureau uitgegane kennisgeving geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht om met de geschrapte lijn alle uit het internationaal vervoer voortvloeiende betrekkingen af te breken, behalve voor de onderweg zijnde vervoeren, die moeten afgewerkt worden.

Artikel 60.

Bijkomende bepalingen.

De bijkomende bepalingen die bepaalde contracterende Staten of deelhebbende spoorwegen voor de uitvoering van de Overeenkomst openbaar maken, worden door hen ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

Die bijkomende bepalingen kunnen op de spoorwegen die ermee hebben ingestemd, in de in de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven vorm in werking treden, zonder echter inbreuk te mogen maken op deze Overeenkomst.

De inwerkingtreding ervan wordt aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Artikel 61.

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 contracterende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen kunnen, op verzoek van de partijen en voor zover deze de geschillen niet zelf kunnen beslechten, 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. Zij mogen alsdan vrij de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke rechtspleging bepalen.

§ 3. Op verzoek van de partijen mogen bij het scheidsgerecht worden aanhangig gemaakt :

a) onverminderd de regeling van geschillen krachtens andere wettelijke bepalingen,

1° geschillen tussen contracterende Staten;

2° geschillen tussen contracterende Staten, eensdeels, en niet contracterende 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 transports et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transports 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.

Article 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1^{er}. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1^{er}, 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 qui sont 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 qui est 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.

3° geschillen tussen niet-contracterende 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 toepassing van de scheidsrechterlijke rechtspleging heeft voor de schorsing en de stuiting van de verjaring der betwiste schuldvordering dezelfde uitwerking als het instellen van de rechtsvordering vóór de gewone rechtbank.

§ 5. De door de scheidsgerichten tegen vervoerondernemingen of gebruikers gedane uitspraken zijn in elke contracterende Staat uitvoerbaar zodra de formaliteiten zijn vervuld die in de Staat waar de uitvoering moet plaats hebben, voorgeschreven zijn.

TITEL V. — Uitzonderingsbepalingen.

Artikel 62.

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 ervan 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 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 zij 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 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.

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 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 zij in staat zijn de bagage 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 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 loods of zijn personeel, die niet onder letter a) is voorzien.

§ 2. Wanneer eenzelfde zeetraject bediend wordt door verscheidene ondernemingen opgenomen op de bij artikel 1 genoemde lijst, moet het regime van aansprakelijkheid dat op dit traject van toepassing is, voor al deze ondernemingen hetzelfde zijn.

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 les dites mesures.

Article 63.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI. — Dispositions finales.

Article 64.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 65.

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.

Article 66.

Adhésion à la Convention.

§ 1^{er}. 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.

Wanneer bovendien deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten in de lijst worden opgenomen, mag dit regime pas worden aangenomen nadat deze Staten een overeenkomst dien-aangaande 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, die onderweg is, gelden deze maatregelen niet.

Artikel 63.

Aansprakelijkheid bij nucleaire ongevallen.

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die hij krachtens deze Overeenkomst draagt, wanneer de schade werd veroorzaakt door een nucleair ongeval en de exploitant van een nucleaire installatie of een persoon die in zijn plaats treedt, voor die schade aansprakelijk is krachtens de in een contracterende Staat geldende bijzondere voorschriften tot regeling van de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

TITEL VI. — Slotbepalingen.

Artikel 64.

Ondertekening.

Deze Overeenkomst, waarvan de Bijlagen een integrerend deel uitmaken, ligt tot 1 mei 1961 ter ondertekening door de Staten die verzocht werden zich op de gewone Herzieningsconferentie te laten vertegenwoordigen.

Artikel 65.

Bekrachtiging. 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 hen de mogelijkheid van de inwerkingtreding van de Overeenkomst te onderzoeken.

Artikel 66.

Toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. Elke Staat, die geen ondertekenaar is en tot deze Overeenkomst wenst te treden, richt daartoe het verzoek aan de Zwitserse Regering, die alle contracterende Staten hiervan in kennis stelt, onder overlegging van een nota van het Centraal Bureau betreffende de toestand van de 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 hiertegen 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 contracterende Staten.

In het tegenovergestelde geval deelt de Zwitserse Regering aan alle contracterende Staten en aan de verzoekende Staat mede dat het onderzoek van de aanvraag verdaagd is.

§ 3. Elke toelating treedt in werking één maand na de datum van de 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.

Article 67.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1^{er}. 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.

Article 68.

Révision de la Convention.

§ 1^{er}. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur 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.

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 révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. 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 révision 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 révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces

Artikel 67.

Duur van de door de contracterende Staten aangegane verbintenis.

§ 1. De duur van deze Overeenkomst is onbeperkt. Nochtans kan elke contracterende Staat zich onder de volgende voorwaarden terugtrekken :

De Overeenkomst loopt voor elke contracterende Staat tot de eenendertigste december van het vijfde jaar na haar inwerkingtreding. Elke Staat die zich bij het verstrijken van die termijn wil terugtrekken, moet ten minste één jaar vooruit van zijn voornemen kennis geven aan de Zwitserse Regering, die zulks aan alle contracterende 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 een en dertigste 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 van die tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Artikel 68.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst komen de Afgevaardigden van de contracterende Staten; daartoe door de Zwitserse Regering opgeroepen, bijeen voor de herziening van de Overeenkomst.

Op daartoe door ten minste één derde van de contracterende Staten gedaan verzoek wordt een Conferentie vóór dat tijdstip bijeengeroepen.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten nodigt de Zwitserse Regering ook niet contracterende Staten uit.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

- a) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer;
- b) van internationale organisaties die geen regeringsorganisaties zijn en zich met vervoerkwesties bezighouden, de Conferentie bij te wonen.

De deelneming aan de debatten van afvaardigingen van de niet contracterende Staten en van de 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 contracterende 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 buitenwerkingtreding van de oude Overeenkomst mede, ook voor de contracterende Staten welke die nieuwe Overeenkomst niet mochten hebben bekrachtigd.

§ 3. Tussen twee herzieningsconferenties in mogen artikelen 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 en Bijlagen I en IV door een Herzieningscommissie worden gewijzigd. 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 contracterende Staten gebracht. Zij worden geacht te zijn aangenomen, tenzij binnen drie maanden, gerekend van de dag der kennisgeving, ten minste vijf van de Regeringen hiertegen

décisions 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.

Article 69.

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 février mil neuf cent soixante et un, 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 :	Pour la Norvège :
Dr. Kremler	Henr. A. Broch.
Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
F. Seynaeve.	H. E. Scheffer.
Pour la Bulgarie :	(Pour le Royaume en Europe.)
S. Dragomirov.	Pour la Pologne :
Pour le Danemark :	Batkowski.
Th. Jensen.	Pour le Portugal :
Pour l'Espagne :	Mario Dias Trigo.
Marquis de Miraflores.	Pour la Roumanie :
Pour la Finlande :	G. Nistoran.
Osmo Orkomies.	Pour le Royaume-Uni
Pour la France :	de Grande-Bretagne
E. Dennery.	et d'Irlande du Nord :
Pour la Grèce :	J. S. Rooke.
A. Hart-Soutzos.	A. H. Kent.
Pour la Hongrie :	Pour la Suède :
Skonda Odön.	Clas Nordström.
Pour l'Italie :	Pour la Suisse :
Luigi Branca.	Schaller.
Pour le Liban :	Pour la Tchécoslovaquie :
Raïf Abillama.	Jan Obhlidal.
Pour le Liechtenstein :	Pour la Turquie :
A. Hilbe.	H. Ugan.
Pour le Luxembourg :	Pour la Yougoslavie :
A. Clemang.	V. Nikolič.

bezwaar hebben ingebracht. Deze besluiten treden in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regeringen der contracterende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureau vermeldt bij de mededeling in de besluiten de dag van inwerkingtreding.

Artikel 69.

Teksten van de 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, die de waarde van officiële vertalingen hebben.

Bij niet-overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

Ter oorkonde daarvan, de navermelde gevolmachtigden, voorzien van hun volmachten, die in behoorlijke vorm worden bevonden, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, op vijftientwintig februari negentienhonderd eenenzestig, in één enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in het Archief van het Zwitsers Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elk van de Partijen zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :	Voor Noorwegen :
Dr. Kremler	Henr. A. Broch.
Voor België :	Voor Nederland :
F. Seynaeve.	H. E. Scheffer.
Voor Bulgarije :	(Voor het Koninkrijk in Europa.)
S. Dragomirov.	Voor Polen :
Voor Denemarken :	Batkowski.
Th. Jensen.	Voor Portugal :
Voor Spanje :	Mario Dias Trigo.
Marquis de Miraflores.	Voor Roemenië :
Voor Finland :	G. Nistoran.
Osmo Orkomies.	Voor het Verenigd Koninkrijk
Voor Frankrijk :	Groot-Brittannië
E. Dennery.	en Noord-Ierland :
Voor Griekenland :	J. S. Rooke.
A. Hart-Soutzos.	A. H. Kent.
Voor Hongarije :	Voor Zweden :
Skonda Odön.	Clas Nordström.
Voor Italië :	Voor Zwitserland :
Luigi Branca.	Schaller.
Voor Libanon :	Voor Tjechoslowakije :
Raïf Abillama.	Jan Obhlidal.
Voor Lichtenstein :	Voor Turkije :
A. Hilbe.	H. Ugan.
Voor Luxemburg :	Voor Joegoslavië :
A. Clemang.	V. Nikolič.

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES.

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1^{re} feuille

N°		Transport international de bagages			
(Nom de l'administration du chemin de fer)					CI
Souche du bulletin de bagage					
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				
	Taxe totale				

2^{re} feuille

N°		Transport international de bagages			
(Nom de l'administration du chemin de fer)					CI
Feuille de route					
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				
	Taxe totale				

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

FORMULIER VAN HET BAGAGEBIJET.

Het formulier bestaat uit drie bladen van het onderstaand model.

De spoorwegondernemingen bepalen welke van deze bladen door middel van doorschrijving worden ingevuld.

1e blad.

Nr.		Internationaal bagagevervoer			
		(Naam van de spoorwegonderneming) CI			
Stamblad van het bagagebijet					
van naar					
via					
.....					
Datum	Aantal plaats- bewijzen	Aantal colli- bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht	
19....				Berekening van de vracht- prijs per eenheid van 10 kg	zonder vrijdom van bagage voor kg
					met vrijdom van bagage voor kg
Trein nr.				 (*)	
	in cijfers		voluit		
	.....		.....		Belang bij de aflevering
	Bijkomende kosten		.....		
	Totaal vracht		.....		

150 mm

2e blad.

Nr.		Internationaal bagagevervoer			
		(Naam van de spoorwegonderneming) CI			
Geleidebijet					
van naar					
via					
.....					
Datum	Aantal plaats- bewijzen	Aantal colli- bagage	Werkelijk gewicht kg	Bagagevracht	
19....				Berekening van de vracht- prijs per eenheid van 10 kg	zonder vrijdom van bagage voor kg
					met vrijdom van bagage voor kg
Trein nr.				 (*)	
	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				
(Nom de l'administration du chemin de fer)					CI
Bulletin de bagages					
de à					
via					
.....					
Date	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
19....					
Train n°				 (*)	
					
	en chiffres		en lettres		
	.....		.....		Intérêt à la livraison
	Frais accessoires				
	Taxe totale				

Voir au verso

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 (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs qui lui sont applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, sauf exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

Annexe II
(Article 58)

Règlement relatif à l'Office central des transports
internationaux par chemins de fer.

Article premier.

§ 1^{er}. 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 58 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. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction de la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

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.

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 celui-ci, 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.

Bijlage II
(Artikel 58)

Règlement betreffende het Centraal Bureau
voor het internationaal vervoer per spoorweg.

Artikel 1.

§ 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 58 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 redenen omkleed advies over de kwesties die op de activiteit van het Centraal Bureau kunnen betrekking hebben en die door een contracterende 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 contracterende 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 Statenleden worden voor vijf jaar benoemd. Voor elke vijf-jarig tijdvak bepaalt een Diplomatieke Conferentie, op voorstel van het in functie zijnde Administratief Comité, de samenstelling van het Administratief Comité, rekening houdende met een billijke geografische verdeling.

c) Indien er zich onder de Staten-leden een vacatuur voordoet, wijst het Administratief Comité zelf een andere contracterende 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 ervaring op het stuk van internationaal vervoer.

e) Het Administratief Comité stelt zijn huishoudelijk reglement vast en organiseert zichzelf.

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 processen-verbaal van de zittingen van het Administratief Comité worden naar al de contracterende Staten gezonden;

f) De functies van afgevaardigde van een Staat-lid zijn kosteloos en de verplaatsingskosten die hieruit voortvloeien zijn ten laste van teze 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 onder-directeur 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) 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 contracterende 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.

Article 2.

§ 1^{er}. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemin 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 F 0,80 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 cinquante pour cent 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 cinq pour cent 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.

Article 3.

§ 1^{er}. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment des 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.

§ 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.

Article 4.

§ 1^{er}. 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.

Artikel 2.

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de contracterende 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 hun trajecten. De bijdrage bedraagt voor elke Staat ten hoogste F 0,80 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 vijftig ten honderd worden vermindert voor lijnen die in bijzondere voorwaarden geëxploiteerd worden. Het bedrag van het jaarlijkse 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 besteden saldo in een reservefonds gestort.

§ 2. Bij de toezending aan de contracterende 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 oktober zijn aandeel niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Blijft dit rappel zonder gevolg, dan zendt het Centraal Bureau er 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 ertoe 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 voor 31 december geen gevolg gegeven, dan gaat het Centraal Bureau, akte 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, die 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 contracterende Staten gebracht, naar verhouding van het aantal kilometerslijnen, dat op het tijdstip 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 uitreding van de nalatige Staat is verstreken, met deze deel heeft genomen aan de Overeenkomst.

§ 4. De Staat, wiens lijnen overeenkomstig de in voorgaande alinea 2 vermelde voorwaarden werden geschrapt, mag deze slechts opnieuw voor de dienst van het internationaal vervoer laten inschrijven na voorafgaande betaling van de bedragen die hij voor de in aanmerking komende jaren verschuldigd is gebleven, en wel met een rente van vijf ten honderd, te rekenen van het einde van de zesde maand, die verstreken is 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.

Artikel 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 van de spoorwegen en andere ondernemingen 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 contracterende Staten en aan elk der betrokken besturen toegezonden. Voor meer exemplaren die verlangd worden, moet de door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Artikel 4.

§ 1. De uit het internationaal vervoer voortvloeiende, onbetaald gebleven vorderingen en borderellen 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, aannemen de vordering te voldoen of de redenen tot weigering van betaling mede te delen.

§ 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 61 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 61 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'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.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1^{er}, lettres d à f, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Annexe III (Article 68, § 3)

Statut relatif à la Commission de révision.

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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

§ 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 61 van de Overeenkomst voorzien scheidsgerecht (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, ertoe gehouden is het geheel of een gedeelte van de 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 61 van de Overeenkomst voorzien scheidsgerecht (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, die haar verdere weigering zou medebrengen.

§ 5. Indien ook deze nieuwe aanmaning gedurende tien dagen zonder gevolg blijft, zendt het Centraal Bureau aan de contracterende Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een gemotiveerd bericht, met uitnodiging te overwegen welke maatregelen genomen moeten worden, inzonderheid om te onderzoeken of de lijnen van de schuldenaar zijnde vervoeronderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Ingeval de contracterende 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.

Artikel 5.

Er wordt een recht geheven tot dekking van de bijzondere kosten die uit de bij artikel 58, § 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.

Bijlage III (Artikel 68, § 3)

Statuut betreffende de herzieningscommissie.

Artikel 1.

De Regeringen der contracterende 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 en dit Bureau brengt ze onmiddellijk ter kennis van de andere contracterende Staten.

Artikel 2.

Telkens als zich de noodzakelijkheid doet gevoelen of als ten minste vijf contracterende Staten er om verzoeken, nodigt het Centraal Bureau de Commissie uit om een zitting te houden.

Alle contracterende Staten ontvangen twee maanden tevoren bericht van de zittingen der Commissie. Dit bericht moet nauwkeurig vermelden welke de kwesties zijn waarvan de inschrijving op de agenda wordt gevraagd.

Artikel 3.

Al de contracterende 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.

Artikel 4.

Hen 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.

Article 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;
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 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*.

Article 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, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 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.

Article 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.

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.

Artikel 5.

Met instemming van de meerderheid der contracterende Staten verzoekt het Centraal Bureau vertegenwoordigers :

- a) van niet-contracterende Staten,
- b) van internationale regeringsorganisaties, bevoegd inzake vervoer, onder beding van wederkerigheid,
- c) van internationale organisaties die geen regeringsorganisaties zijn en zich met vervoer kwesties bezighouden, onder beding van wederkerigheid, de vergaderingen der Commissie met raadgevende stem, bij te wonen.

Artikel 6.

De Commissie is rechtstreeks samengesteld wanneer een derde van de contracterende Staten vertegenwoordigd is.

Artikel 7.

De Commissie wijst voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.

Artikel 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.

Artikel 9.

De stemming geschiedt per afvaardiging en, op verzoek, bij hoofdelijke oproeping; elke afvaardiging van een op de vergadering vertegenwoordigde contracterende 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, de onthoudingen niet inbegrepen, heeft betaald.

Artikel 10.

De notulen van de vergaderingen geven een samenvatting van de beraadslagingen in de twee talen.

De voorstellen en de beslissingen moeten er tekstueel in de twee talen in opgenomen worden. Bij niet-overeenstemming tussen de Franse en de Duitse tekst van de notulen, wat de beslissingen betreft, is de Franse tekst beslissend.

De notulen worden zodra mogelijk aan de leden uitgereikt.

Zo de notulen niet tijdens de zitting kunnen worden goedgekeurd, moeten de leden, binnen een passende termijn, de eventuele correcties aan het secretariaat bezorgen.

Artikel 11

Om de werkzaamheden te vergemakkelijken, mag de Commissie subcommissies instellen; zij 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.

Scheidsrechterlijk reglement.

Artikel 1.

Aantal scheidsrechters.

De scheidsrechters 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.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1^{er}. Une liste est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrit 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 de 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^{er}. 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 nationalité autre que celle des parties.

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

Article 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.

Article 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.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 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.

Artikel 2.

Keuze van de scheidsrechters.

§ 1. Er wordt vooraf een lijst van scheidsrechters opgemaakt. Elke contracterende 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, en al naar het geval, de derde of de vijfde scheidsrechter aan, 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 van de vijfde scheidsrechter, al naar het geval, dan wordt aan het scheidsgerecht een scheidsrechter toegevoegd die, op verzoek van het Centraal Bureau, door de Voorzitter van de Zwitserse Bondsrechtbank wordt aangewezen.

Het scheidsgerecht wordt samengesteld uit personen die voorkomen op de § 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 dan deze der partijen zijn.

De tussenkomen van een derde partij in het geschil blijft zonder invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Artikel 3.

Compromis.

De partijen die een beroep op het scheidsgerecht doen, 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.

Artikel 4.

Rechtspleging.

Het scheidsgerecht beslist zelf over de rechtspleging die zal gevolgd worden 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 verzoeker 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.

Artikel 5.

Griffie.

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

Artikel 6.

Kosten.

De scheidsrechterlijke beslissing bepaalt de kosten en uitgaven, met inbegrip van de erelonen der scheidsrechters, en beslist door welke partij zij betaald of in welke verhouding zij over de partijen verdeeld moeten worden.

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961.

Les plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après :

I.

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1961 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 1961 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 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.

c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1° ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui adhéré sous réserve :

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative; leur avis sur les propositions est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CIM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

3° Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1°.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° doivent être concordantes; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'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 (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que :

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

Aanvullend Protocol tot de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (CIM) en van reizigers en bagage (CIV) ondertekend te Bern op 25 februari 1961.

De ondergetekende Gevolmachtigden zijn omtrent de volgende bepalingen overeengekomen :

I.

1° De Staten die de Overeenkomsten van 25 oktober 1952 en van 25 februari 1961 niet hebben ondertekend, of de landsgedeelten van zulke Staten, en op de spoorweglijnen derwelke de Overeenkomsten van 25 oktober 1952 worden toegepast, kunnen de Zwitserse Regering ervan in kennis stellen dat zij de bepalingen van de Overeenkomst van 1961, bij binnenlandse wetgeving, hebben aangenomen, en dat zij deze volgens de regels van hun Grondwet zullen toepassen.

2° Ingeval voormelde kennisgeving wordt gedaan, heeft zij volgende uitwerking :

a) de bepalingen van de Overeenkomsten van 1961 zijn van toepassing in de betrekkingen tussen de contracterende 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 tegenovergestelde geval, op de datum dat zij in werking treden.

b) De Zwitserse Regering stelt de datum van ontvangst van de kennisgeving vast en deelt mede aan de Staten die bij de Overeenkomsten van 1961 partij zijn alsmede aan de Staten of landsgedeelten van Staten, die van de onder 1° vermelde mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

c) De Staten of de landsgedeelten van Staten die onder 1° zijn vermeld, hebben dezelfde rechten en plichten als de Staten die de Overeenkomsten van 1961 hebben bekrachtigd of tot die Overeenkomst zijn toegetreden, onder het voorbehoud :

dat hun deelneming aan de conferenties en aan de zittingen van de Commissies waargenomen wordt door afgevaardigden en deskundigen van de spoorwegbesturen, met raadgevende stem; hun oordeel over de voorstellen wordt afzonderlijk uitgedrukt en in de notulen aangetekend;

dat zij, totdat een nieuwe reglementering aangenomen is, geen gebruik maken van het recht van verzet dat voorzien is bij artikel 69, §§ 3 en 4, van de CIM en bij artikel 68, § 3 van de CIV; en dat zij er niet toe gehouden zijn de beslissingen van de contracterende Staten omtrent de invoering van nieuwe regels op te volgen, doch dat zij op een zelfstandige wijze kunnen beslissen over de aanneming van deze regels alsook over hun invoering bij de binnenlandse wetgeving en over hun toepassing overeenkomstig de beschikkingen van hun grondwet.

3° Om de bepalingen van hoofdstuk I van dit Aanvullend Protocol toe te passen, volstaat het niet dat één van de in aanmerking komende Staten of landsgedeelten van Staten verklaart gebruik te willen maken van het aanbod van de ondertekenende Staten gedaan onder cijfer 1°.

De verklaringen afgelegd overeenkomstig cijfer 1° moeten eensluidend zijn; zij zijn bindend voor elke in aanmerking komende Staat of landsgedeelte van Staat, onverminderd de bepalingen van artikel 68 van de CIM en van artikel 67 van de CIV.

II.

1° Ten einde de voorschriften van de Overeenkomsten van 1961, inzake de lijnen van de landsgedeelten der Staten die niet hebben ondertekend of niet zijn toegetreden, volgens het recht van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, verplicht te maken voor de gebruiker, is de Regering van het Verenigd Koninkrijk, in afwijking van de bepalingen van deze Overeenkomsten, ertoe gerechtigd voor het verkeer uit het Verenigd Koninkrijk, in de gedrukte formules van de vrachtbijlage (CIM), van het internationaal plaatsbewijs en van het bagagebiljet (CIV) een verwijzing naar dit Aanvullend Protocol op te nemen.

2° Er rekening mee houdend dat de wetgeving op het vervoer in het Verenigd Koninkrijk geen enkele verplichting bevat om de tarieven bekend te maken of om deze voor de gebruikers op dezelfde wijze toe te passen wordt, aangenomen dat :

a) de bepalingen van de CIM in het Verenigd Koninkrijk niet worden toegepast wanneer zij een verplichting omvatten om de tarieven bekend te maken en deze voor de gebruikers op dezelfde wijze toe te passen.

b) de vrachtprijzen en de bijkomende kosten die de spoorweg in het Verenigd Koninkrijk mag innen, er van toepassing zijn op het internationaal verkeer dat aan de CIM onderworpen is.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent 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.

III.

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3 de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du *Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier*, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du *Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne*.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} mai 1961.

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 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 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 chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

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 vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, 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 :	Pour la Norvège :
Dr. Krempler	Henr. A. Broch.
Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
F. Seynaeve.	H. E. Scheffer.
Pour la Bulgarie :	(Pour le Royaume en Europe.)
S. Dragomirov.	
Pour le Danemark :	Pour la Pologne :
Th. Jensen.	Batkowski.
Pour l'Espagne :	Pour le Portugal :
Marquis de Miraflores.	Mario Dias Trigo.
Pour la Finlande :	Pour la Roumanie :
Osmo Orkomies.	G. Nistoran.
Pour la France :	Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
E. Dennery.	J. S. Rooke.
Pour la Grèce :	A. H. Kent.
A. Hart-Soutzos.	
Pour la Hongrie :	Pour la Suède :
Skonda Odön.	Clas Nordström.
Pour l'Italie :	Pour la Suisse :
Luigi Branca.	Schaller.
Pour le Liban :	Pour la Tchécoslovaquie :
Räif. Abillama.	Jan Obhlidal.
Pour le Liechtenstein :	Pour la Turquie :
A. Hilbe.	H. Ugan.
Pour le Luxembourg :	Pour la Yougoslavie :
A. Clemang.	V. Nikolič.

3° Tot bij de afsluiting en de inwerkingtreding van een bijzonder aanhangsel tot Bijlage I van de CIM met de afwijkende voorschriften betreffende het spoor-zeeverkeer van de gevaarlijke stoffen tussen het Vasteland en het Verenigd Koninkrijk, moeten de gevaarlijke stoffen die onder het stelsel van de CIM van of naar het Verenigd Koninkrijk zullen vervoerd worden, 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.

III.

De Regering van de Franse Republiek houdt haar standpunt ten aanzien van de bepalingen van artikel 9, § 3 van de CIM over de bijzondere tariefovereenkomsten in beraad en zij verklaart dat deze bepalingen, naar haar mening, in geen geval kunnen prevaleren op die van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, noch op de bepalingen die zullen vastgesteld worden in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid voorzien in artikel 74 van het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

IV.

Dit Protocol, dat de Overeenkomsten van 1961 aanvult, ligt tot op 1 mei 1961 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 67 van de CIM en van artikel 66 van de CIV van 1961, bij voormelde Overeenkomsten partij zijn, kunnen door kennisgeving tot dit Protocol toetreden.

De bekrachtigingsoorkonde of de kennisgeving van de toetreding zal bij de Zwitserse Regering worden neergelegd.

Hoofdstuk I van dit Protocol treedt in werking zes maanden vóór de datum die voor de invoering van de Overeenkomsten van 1961 is vastgesteld.

Ter oorkonde waarvan, de navermelde Gevolmachtigden voorzien van hun volmachten, die in behoorlijke vorm werden bevonden, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, op vijftientwintig februari negentienhonderdeenenzestig, in één enkel exemplaar, dat zal worden bewaard in het Archief van het Zwitserse Eedgenootschap en waarvan een authentiek afschrift aan elk van de Partijen zal worden afgegeven.

Voor Oostenrijk :	Voor Noorwegen :
Dr. Krémpler	Henr. A. Broch.
Voor België :	Voor Nederland :
F. Seynaeve.	H. E. Scheffer.
Voor Bulgarije :	Voor Polen :
S. Dragomirov.	Batkowski.
Voor Denemarken :	Voor Portugal :
Th. Jensen.	Mario Dias Trigo.
Voor Spanje :	Voor Roemenië :
Marquis de Miraflores.	G. Nistoran.
Voor Finland :	Voor het Verenigd Koninkrijk, Groot-Brittannië en Noord-Ierland :
Osmo Orkomies.	J. S. Rooke.
Voor Frankrijk :	A. H. Kent.
E. Dennery.	
Voor Griekenland :	Voor Zweden :
A. Hart-Soutzos.	Clas Nordström.
Voor Hongarije :	Voor Zwitserland :
Skonda Odön.	Schaller.
Voor Italië :	Voor Tjechoslowakije :
Luigi Branca.	Jan Obhlidal.
Voor Libanon :	Voor Turkije :
Räif Abillama.	H. Ugan.
Voor Liechtenstein :	Voor Joegoslavië :
A. Hilbe.	V. Nikolič.
Voor Luxemburg :	
A. Clemang.	